Nr 3
17e JAARGANG
16-1-62
10 F
WEEKBLAD
IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

HET BLAD VOOR DE JEUGD VAN 7 TOT 77 JAAR

HOERA! DAAR IS HANSJE WEER!

(Pag. 44-45)

BERCK

DE LANGE TOCHT



MILJOENEN jaren geleden ontdekte de mens het vuur. Het was een zeer grote gebeurtenis, het was haast een mirakel. De ontdekking van het vuur dat de mens licht en warmte gaf, was het begin van de beschaving en van een reeks nieuwe boeiende ontdekkingen. De vooruitgang was moeilijk, de tocht die de mens moest afleggen zeer lang... Al houden wij van het verhaal van Robinson Crusoe, toch kunnen we ons maar moeilijk indenken hoe een mens helemaal alleen en zonder de hulpmiddelen van de beschaving op een eiland zou kunnen leven.

De tocht van de mens is nog niet ten einde. Er valt nog veel te ontdekken en er valt nog veel te leren, zelfs nu hij zover is gekomen dat hij satellieten in de ruimte kan sturen. Wanneer wij het woord beschaving gebruiken, mogen we niet denken dat door beschaving alléén comfort wordt bedoeld ! Met ware beschaving wordt een hogere waarde bedoeld. Beschaving betekent het innerlijke en niet alleen het uiterlijke laagje vernis !

Kuifje

Loksbergen, 12 december 1961.

Beste Kuifje,

Hoe blij ik ben met mijn eerste prijs kan ik U moeilijk schrijven! Wat een prachtig sinterklaasgeschenk!

Ik moet heel kort zijn want ik zit volop in de examens. In Diest bij de Eerwaarde Zusters der Voorzienigheid volg ik de 5de moderne en hoop nog veel te studeren. Ik lees heel graag en vind „Kuifje" 't mooiste blad dat er bestaat

Gaarne zou ik U een foto zenden met Kuifje n° 50 in de hand samen met een briefje na de examens.

Met mijn oprechte dank.

Hoogachtend,

Swinnen Y.

LEVENSLANG GEABONNEERD OP KUIFJE !

YVETTE SWINNEN, UIT LOKSBERGEN, DIE DE GROTE PRIJS VAN DE KUIFJE'S CROSS WON

schreef ons het vriendelijke briefje dat we hiernaast afdrukken. Het spijt ons dat ze ons niet meteen een foto kon sturen, maar wij begrijpen best dat zij het zeer druk heeft vermits zij volop in de examens zit !

Wij hopen dat Yvette Swinnen vele uren leesgenot en pret zal beleven met KUIFJE, en niet alleen zij maar ook haar hele familie en later haar kinderen en kleinkinderen !

SPEEL MET ONS MEE!

2 + 2 = 5...?

DE WERELD WORDT BEWOOND DOOR TWEEBENIGE OF-POTIGE EN VIERPOTIGE SCHEPSELS... KUNNEN JULLIE TELLEN HOEVEEL TWEEBENIGE OF-POTIGE, VIERPOTIGE OF MEERPOTIGE WEZENS ER OP DE TEKENING STAAN ?

I

II

Wanneer je volgende zinnen invult bekom je :

a) de titel van een boek van Alexandre Dumas (vader).
b) Een reeks waarnemingsorganen.
c) Een reeks wetten.
d) Een groep Griekse historische figuren.
e) De titel van de oudste optekening van het Romeinse recht.
f) Een andere naam voor Mesopotamië.

DE DRIE ________________
DE VIJF ________________
DE TIEN ________________
DE ZEVEN ________________
DE TWAALF ________________
HET TWEE________________

III



RA RA RA ?

a) Ze zijn steeds met zijn elven waarvan er tien dezelfde trui dragen.

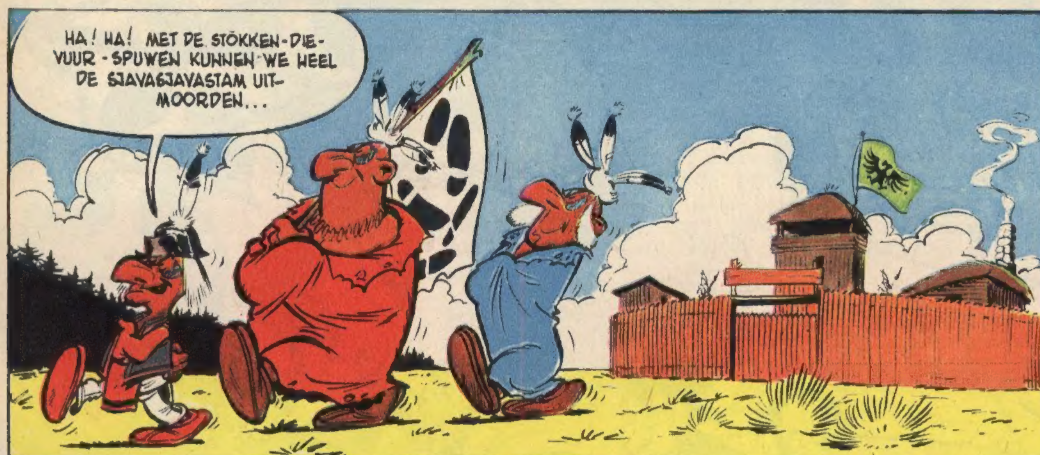
b) Men eet ze liefst per dozijn.

c) Wanneer je de ene ziet is de andere niet ver en ze dragen allebei een bolhood.

d) Ze dragen alle zeven een grote hoed en een driehoek om de hals.

OPLOSSINGEN OP BLZ 47

HOEMPA * PA ZWAA





















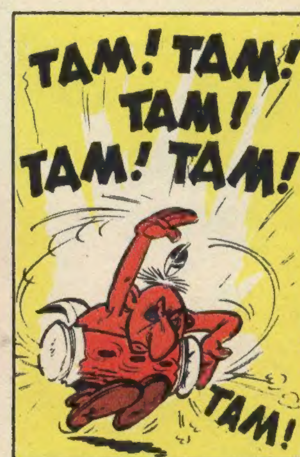
T DE KRIJGSBIJL!

TEKENINGEN: UDERZO TEKST: GOSCINNY

De Walogen hebben een pact gesloten met de Pruisen om de Sjavasjava's onder de knie te krijgen...























WORDT VOORTGEZET

HET GROOT AVONTUUR VAN DE...

kalender

Om de tijd in te delen was er eerst en vooral de dag en de nacht. Vervolgens ontdekte de mens dat de maan op en af gaat op geregelde tijdstippen. De mens ontdekte ook dat er seizoenen zijn en toen hij de eerste kalender opmaakte betrok hij de zon, de maan en de seizoenen in z'n berekeningen.

De Egyptenaren waren knappe bollen, maar hun kalender was niet juist

★ De maankalenders

De eerste kalender die een of andere knappe bol lang, lang geleden heeft uitgevonden, was beslist de maankalender, d. w. z. een kalender waarbij rekening werd gehouden met het op- en afgaan van de maan. Het verschil van een maankalender op de zonnekalender is 11,25 dagen. Je kan zelf zien welke gevolgen dit heeft : na verloop van tijd zit de maankalender totaal in de war met de seizoenen !

★ De zonnekalenders

Zij werden berekend op de schijnbare wenteling van de zon rond de aarde. Het jaar dat men tropisch jaar heet — volgens de zon die gaat van keerkringspunt tot keerkringspunt — is gelijk aan 365 dagen, 5 uur, 48 minuten, 46 seconden. Onthoud dit cijfer, want we zullen er later nog op terugkomen. Het is in het staartje, nl. in de decimalen dat het venijn zit. Al naar gelang we alle kalenders bespreken, zal je zien hoe moeilijk het is de dagen aan te passen aan de werkelijke stand van de zon.

★ De lunisolaire kalenders

Oorspronkelijk berustte de kalender alleen op de maanstanden, maar reeds in het jaar 3.000 vóór Christus vinden we bij de Babyloniërs een kalender die ook het volledige jaar kent, nl. de lunisolaire kalender. Dit jaar werd gemeten aan de rijping van de wintergerst of dadels. Daar het jaar niet een geheel aantal omlopen van de maan is, telden de jaren twaalf of dertien maanden al naar gelang het uitkwam. Dit jaar komt niet meer overeen met het tropisch jaar en na drie jaar heeft men reeds een achterstand van 1 maand op de werkelijke stand van de zon, dus ook van het seizoen. De rooms-katholieke kerk gebruikt de lunisolaire kalender echter nog om de datum van het Paasfeest vast te stellen.

Op het Concilie van Nicaea werd er besloten dat de éérste zondag ná de volle maan die volgt op de lentenachtevening het Paasfeest zou gevierd worden. Hieruit vloeide voort dat Pasen valt tussen 22 maart en 25 april. Reeds geruime tijd spreekt men er over het Paasfeest op een welbepaalde datum te vieren. De rooms-katholieke kerk is niet tegen dit principe gekant. De datum waarmee iedereen het eens is zou 8 april zijn. Het is mogelijk dat hierover wordt beslist op het Oecumenisch Concilie, dat dit jaar te Rome wordt gehouden.

★ De zonderlinge kalenders

De Egyptenaren gebruikten reeds zeer vroeg een vast jaar, eerst van 360, later van 365 1/4 dagen. Die kalender telde 12 maanden van 30 dagen plus 5 dagen die op het einde van het jaar werden bijgevoegd. Men kwam aldus tot een getal van 365 dagen 5 uur 48 minuten en enkele seconden. Op de werkelijke tijd of op de zon, had de Egyptische kalender na een jaar 1/4 van een dag vertraging, na 4 jaar 1 dag, na 120 jaar 1 maand en na

VAN DE OERTIJD TOT OP ONZE DAGEN...

730 jaar 6 maanden... Dat was een katastroof, want de winterfeesten vielen in de zomer ! Na 1460 jaar werden de dingen weer normaal.

Relletjes in Groot Brittannië omwille van 12 verdwenen dagen !

De Romeinen hadden een jaar van 304 dagen ingedeeld in 10 maanden. Numa Pompilius meende dat het zo niet langer kon gaan en besloot dat het jaar 355 dagen zou hebben. Aan de 10 maanden werden er nog 2 bijgevoegd : januari en februari. Maar ook daarmee was de zaak nog niet helemaal in orde. De kalender werd gewijzigd door de rechters of door de gezagvoerders van het ogenblik, omwille van de belastingen die nog moesten geïnd worden voor het lopend jaar, enz... enz...

Het was Julius Cesar die meende dat daar maar eens een einde moest aan komen en met de hulp van geleerden, die hij uit Egypte had meegebracht, werd er een nieuwe kalender ontworpen. Het was de Juliaanse kalender. Onze huidige kalender is gemaakt naar het voorbeeld van de Juliaanse.









De kathedraal van Straatsburg heeft een astronomisch uurwerk. Je ziet hier een deel van het mechanisme.

HET AVONTUUR VAN DE KALENDER

Ten tijde van Julius Cesar had het jaar 365 dagen en om de vier jaar werd er een dag bijgevoegd, om het vierde van een dag dat per jaar werd verloren, weer in te winnen. De maanden hadden 30 of 31 dagen, behalve februari, het korte maandje van 28 of 29 dagen. Om nu de achterstand ineens in te halen was er een jaar n.l. 45 vóór Christus dat 455 dagen kreeg.

De Juliaanse kalender was een pracht van een kalender, en nochtans was ie nog niet haarjuist. De basis was dus 365 dagen en 6 uur, maar het tropisch jaar heeft 365 dagen, 5 uur, 48 minuten en 46 seconden. Toen de gezagvoerders van de rooms-katholieke kerk op het Concilie van Nicaea de datum van het Paasfeest vaststelden volgens de lentenachtevening, dachten zij niet aan dit detail. De lentenachtevening won ieder jaar 11 minuten, 14 seconden op de datum die oorspronkelijk was vastgesteld.

Paus Gregorius XIII besloot in 1562 de zaak weer eens netjes op haar poten te zetten. Hij riep enkele geleerden bijeen om de tijd nauwkeurig te meten en het evenwicht weer te herstellen. Op 4 eeuwen tijd waren er drie dagen in te lopen. De jaren waarvan het duizendtal eindigt op 0 (1700, 1800, 1900) zijn nooit schrikkeljaren, behalve indien hun aantal eeuwen deelbaar is door 4, bv. 1600, 2000. In 1582 was er een vertraging op te halen van 11 dagen. Om het evenwicht tussen de kalender en de werkelijke tijd te herstellen, besloot men dat op donderdag 4 oktober 1582 onmiddellijk vrijdag 15 oktober zou volgen. In sommige rooms-katholieke landen werd de hervorming gemakkelijk aanvaard, maar in Engeland b.v. wou men er niet van weten en het heeft tot 1752 geduurd vooraleer de Engelsen er toe besloten orde op zaken te stellen. Zij hadden 12 dagen in te lopen ! De Londenaars waren boos, er braken relletjes uit en de mensen betoogden in de straten om te protesteren tegen die maatregel. Polen gebruikte de nieuwe kalender pas in 1856, Hongarije in 1857, Japan in 1873, China in 1912, Rusland in 1918 en Griekenland pas in 1923. Waarschijnlijk weet je wel dat de kalenders van de Mohammedanen, de Hindoes en de Israëlieten van de onze verschillen.

Stippen we nog even aan dat de hervorming van Gregorius XIII de kalender nog niet helemaal heeft in orde gebracht met het zonnejaar. Stel je voor dat ons jaar 0,0003 dag te lang is. Over 10.000 jaar komt de lentenachtevening op onze kalender 8 dagen te vroeg. Gelukkig heeft men meer dan tijd genoeg om de zaak in orde te brengen !



Een Duitse kalender uit het jaar 1726.



In de ruïnen van Pompei vond met deze Romeinse kalender in marmer uitgehouwen.

De Maja's hadden een kalender van 19 maanden. Naar het schijnt was hij nauwkeuriger dan de onze.





Een uittreksel uit een kalender van 1491.



DE UNO ZOEKT EEN NIEUWE KALENDER

Het avontuur van de kalender is nog niet afgelopen, men wil hem wijzigen en zelfs de Uno bemoeit er zich mee.

● **Waarom ?**

Het schijnt dan het vele mensen erg stoort dat een maand 28, 29, 30 of 31 dagen kan hebben en dat de feesten niet ieder jaar precies op dezelfde dag en op dezelfde datum vallen... Spoorweg- en luchtvaartmaatschappijen verliezen er naar het schijnt geld door. Heb je nou ooit !

● **Hoe ?**

« Goed, zeggen de hoge omes, de kalender mag gewijzigd worden, maar op voorwaarde dat dezelfde dagen steeds op dezelfde datum vallen en dat men nog slechts één cijfer hoeft te wijzigen, dat van het jaar zelf ! ». Er werden reeds een heleboel voorstellen gedaan, maar tot op heden werd er geen enkel aanvaard. Laten we ze eens even van nabij bekijken :

a) DE VASTE KALENDER — In deze kalender zien wij de maanmaanden weer opduiken. 13 maanden van 28 dagen +1 bijkomende dag tussen 28 december en 1 januari en om de 4 jaar een bijkomende dag tussen 28 juni en 1 juli. Die kalender gelijkt op die van de Franse filosoof Auguste Comte, die in 1849 een jaar van 13 maanden voorstelde. Hij wou ze ook een andere naam geven : Mozes, Homerus, Cesar, Archimedes, Shakespeare. Niemand wou van die kalender weten en men heeft hem vergeten.

b) DE CANADESE KALENDER — Een Canadese sterrenkundige heeft er iets anders op gevonden : een kalender met gewone en niet gewone jaren. Gewone jaren : 52 weken, 364 dagen, 4 trimesters van 91 dagen. De ongewone jaren : 1 week meer, 371 dagen. De volledige cyclus zou lopen over 400 jaar met 329 gewone en 71 niet gewone jaren.

c) DE WERELDKALENDER — Bij de Verenigde Naties werd er een voorstel ingediend voor een wereldkalender. Het jaar zou 4 trimesters van 13 weken hebben. Ieder jaar zou een bijkomende dag krijgen, nl. 31 december. En ieder schrikkeljaar een tweede dag, 31 juni. Het jaar zou steeds met een zondag beginnen. Alle trimesters zouden met een zondag beginnen en op een zaterdag eindigen. De schaduwzijde is dat dit systeem de continuïteit van de dagen van de week zou komen verbreken. 1 keer per jaar en 2 keer in een schrikkeljaar zou er een dag zijn zonder datum en zonder naam !

● **Wanneer ?**

Neen, het zal niet voor morgen zijn. Opdat men die nieuwe kalender zonder al te veel herrie zou kunnen invoeren, zou men het moeten doen in een jaar waar 1 januari op een zondag valt. Dit is het geval in 1967, maar dat is veel te dichtbij. De hoge omes zullen geen tijd genoeg hebben om het eens te worden over de kalender ! Dan volgen 1978, 1984, 1989, 1999 en 2006.

In afwachting doet onze oude kalender het nog best. Wij zijn er tevreden over !

DE KALENDER VAN DE REVOLUTIE



Fabre d'Eglantine

HET « goed » jaar was het jaar uitgevonden door de Franse Conventie in 1792. Het begon op 22 september tegelijkertijd met het eerste jaar van de republiek. Om de nieuwe kalender van mooie namen te voorzien, wendde men zich tot de dichter Fabre d'Eglantine. Het jaar was verdeeld in 12 maanden en 30 dagen, en Fabre gaf iedere maand een naam die verband hield met het werk op het veld, met de wisseling van de seizoenen, enz. De drie herfstmaanden werden Vendémiaire (Wijnmaand), Brumaire (Nevelmaand) en Frimaire (Vorstmaand); voor de winter Nivôse (Sneeuwmaand), Pluviôse (Regenmaand), Ventôse (Windmaand); voor de lente Germinal (Kiemmaand), Floréal (Bloeimaand), Prairial (Weidemaand); en voor de zomer Messidor (Oogstmaand), Thermidor (Warmtemaand) en Fructidor (Vruchtenmaand). De week werd afgeschaft en vervangen door een decade, d.w.z. een periode van 10 dagen. Maar daarmee was er een zondag minder per maand. Dat vond niemand prettig. De Republikeinse kalender werd afgeschaft onder het keizerrijk te beginnen van 1 januari 1806. Fabre d'Eglantine was in 1794 op het schavot gestorven.

Gelukkig nieuwjaar !

Het jaar begint dus op 1 januari, maar tot in de XVIe eeuw wenste men elkaar gelukkig nieuwjaar op kerstmis, op 1 maart, op Maria Boodschap of op 1 april. Soms begon het jaar met het Paasfeest en vermits het Paasfeest nooit op dezelfde datum valt, zie je meteen dat men het niet zo nauw nam met het « nieuwe jaar ». Het was Karel IX, koning van Frankrijk, die in 1564 zei dat het nou maar eens uit moest zijn met al die fantasietjes en dat het jaar zou beginnen op 1 januari. Tot in 1752 vierde Engeland het nieuwe jaar op 25 maart. Rusland bleef nog veel langer trouw aan 1 september.

Wanneer begint de XXe eeuw ?

Je zal waarschijnlijk antwoorden op 1 januari 1900. Mis hoor ! Indien dat zo was dan zou de eerste eeuw van de christelijke tijdrekening slechts 99 jaar tellen. De XXe eeuw begint op 1 januari 1901.

Zijn we wel in het jaar 1962 ? Zo héél zeker is dat ook weer niet ! De monnik Denys le Petit maakte in het begin van de VIe eeuw ellenlange berekeningen om de juiste datum van de geboorte van Christus vast te stellen. Men heeft redenen om aan te nemen dat hij zich heeft vergist. Men weet thans dat Christus geboren werd tijdens de regering van koning Herodes toen er in het Romeinse keizerrijk een volkstelling werd gehouden. Wanneer men daarop voortgaat, kan men zeggen dat Jezus-Christus 4 of 6 jaar geboren is voor de data vastgesteld door Denys le Petit. Dan zijn we thans dus niet in het jaar 1962, maar in 1968 of in 1970. Het is echter te laat om dat nog goed te maken. Pas na de IVe eeuw werd Christus' geboorte gevierd op 25 december.

CHLOROPHYL WAAGT

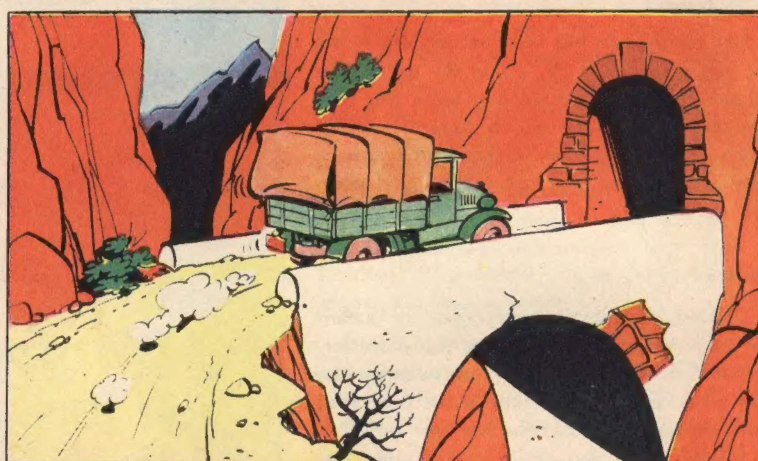
Onze vrienden die zullen trachten koning Mitro te bevrijden

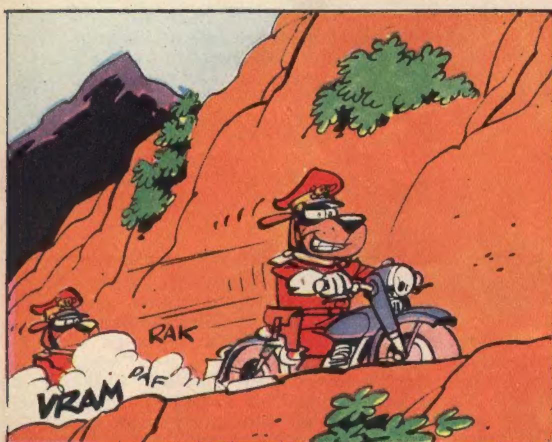




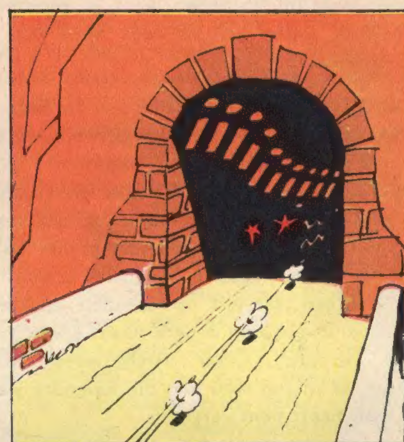










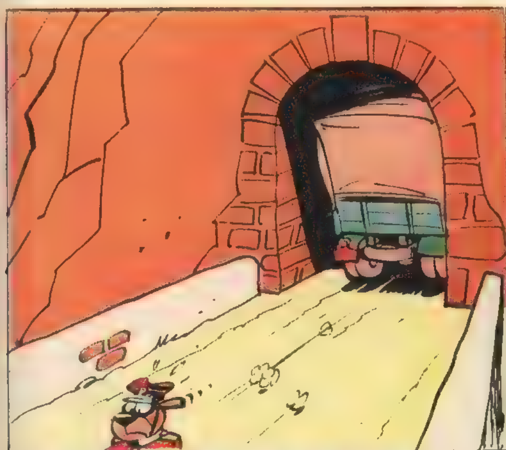






EEN GOKJE door R. MACHEROT

worden achtervolgd door Anthraciet en diens handlangers...























WORDT VOORTGEZET

U.S.S. INDEPENDE







HET vliegkampschip U.S.S. Independence **is 319 m lang en weegt 60.000 ton. Het is niet het grootste of het zwaarste schip ter wereld, maar een van de meest modern ingerichte vlooteenheden. Het werd in dienst genomen in**

HET landen is nog veel moeilijker dan het opstijgen. In een spiegel kan de piloot het ideale trajekt volgen dat hij moet afleggen om veilig op het dek te kunnen landen. De haak die onderaan zijn vliegtuig hangt, zal in een van de stalen koorden haken die dwars over de landingsbaan zijn gespannen en die het vliegtuig zeer krachtig afremmen.

DE Independence is een reusachtig stalen monster en nochtans is er niet zoveel ruimte voor alles wat mee moet. Hij heeft niet minder dan honderd vliegtuigen aan boord, waarvan er enkele 35 ton wegen. Voldoende brandstof en munitie voor het schip en de vliegtuigen. 3.350 bemanningsleden en piloten. Bovendien de uitrusting die eigen is aan het schip, zoals o.m. de turbines die de 60.000 ton kunnen verplaatsen met een snelheid van 60 km per uur. Over heel de lengte van het schip, vlak onder het dek, zijn de loodsen waarin de vliegtuigen met neergeklapte vleugels staan. Aan de zoldering hangen de bijkomende reservoirs, die onder de vleugels van de vliegtuigen kunnen bevestigd worden wanneer zij een langere vlucht moeten maken.

VOORAAN op het dek staan twee zeer krachtige stoomcatapulten die vier vliegtuigen in de tijd van nauwelijks 40 seconden kunnen lanceren. Door de kracht van de catapulten en de wind ontstaan door de snelheid waarmee het schip zich verplaatst, hebben de vliegtuigen in 35 m genoeg snelheid om op te stijgen daar waar zij op het land ongeveer 2 km zouden nodig hebben. De toestellen die hier klaar staan om op te stijgen zijn jagers, Chance-Vought F8U **Crusader**.

NCE

het begin van 1961 en behoort tot de flat-tops van de categorie Forrestal. Dit betekent dus dat het niet enig is in zijn soort. Het is het vierde lid van een familie die sedert enkele maanden zes schepen telt. Aan de hand van enkele foto's zullen we de Independence **even gaan verkennen.**

HIER zie je duidelijk wat men eigenlijk verstaat door flat-top, vlakke top : het reusachtige vlakke gladde dek. Het lijkt nog groter daar er thans geen vliegtuigen op staan. De foto werd genomen op het ogenblik dat de **Independence** de haven van New York uitliep voor zijn eerste proefvaart. Let even op de loopbrug helemaal opzij aangebracht opdat de oppervlakte van het dek zo groot mogelijk zou blijven. Op de achtersteven een schuine baan. Hier landen de vliegtuigen, vooraan stijgen ze op. De mast heeft hier niet zijn normale positie. Hij werd neergelaten om onder de brug van Brooklyn te kunnen varen, die je in de verte ziet. Op de boeg zie je de twee parallele lijnen van de twee catapulten.

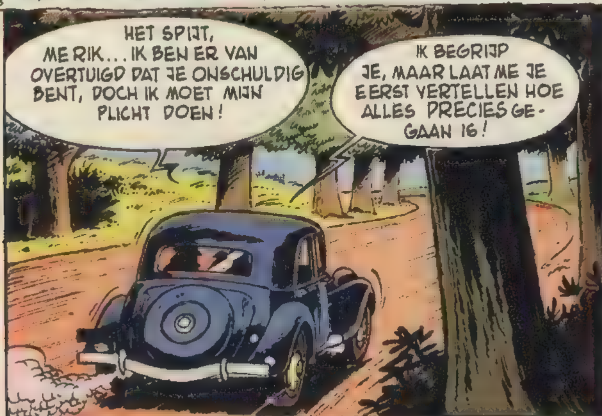
VAN de loods worden de vliegtuigen met liften naar het dek gebracht. Die liften hangen boven de golven aan weerszijden van de baan om op te stijgen. Een ding is hier zeer belangrijk : uitstekende remmen !





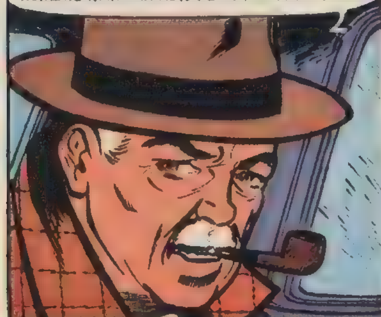
DE ONT

Rik wordt er van beschuldigd de

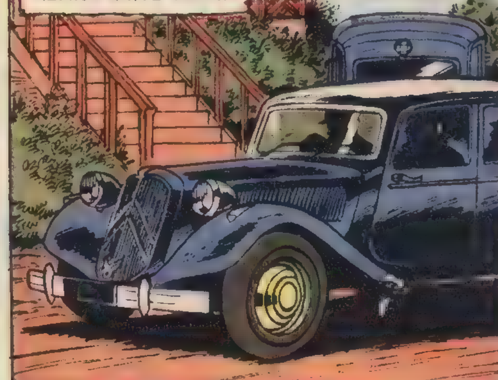
























VOERING

TEK.: TIBET
DECORS: MITTEI
TEKST: A. DUCHATEAU

kleine Frank te hebben ontvoerd...



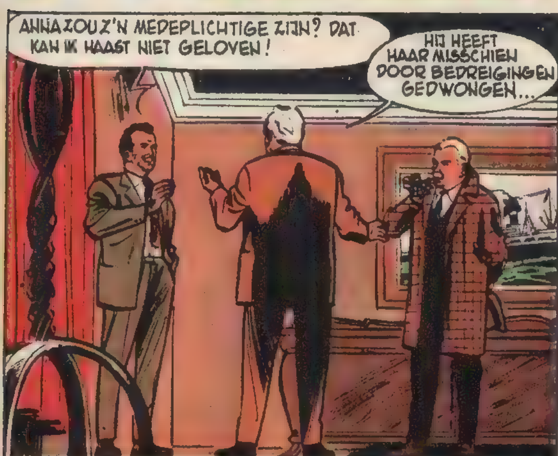
























WORDT VOORTGEZET

DE WIJZE MARABOE



















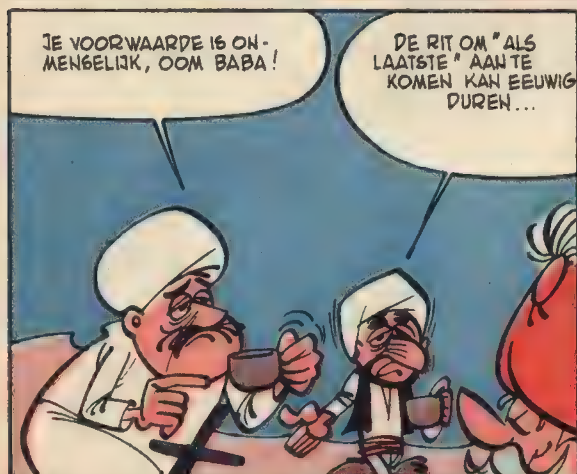


NAAR EEN ARABISCHE VERTELLING VAN HAFIZ

TEKST: YVES DUVAL
TEKENINGEN: FONSKE



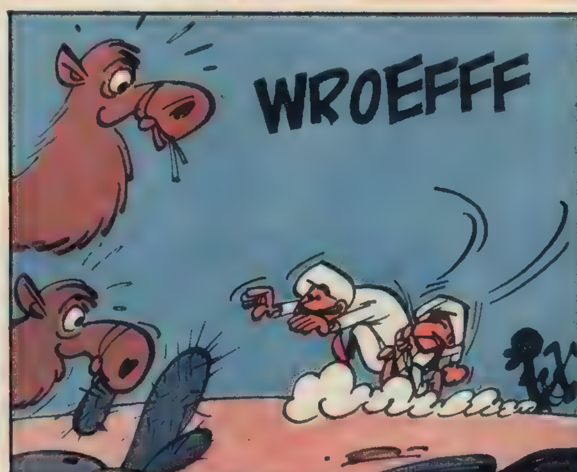


















De CL-44 in volle vlucht gekiekt. De scharnieren waarop de staart draait vormen twee builen.

EEN NIEUW TIJD
Het vlieg

SEDERT de tweede wereldoorlog heeft het vliegtuig de strijd aangebonden met de pakketboten die Europa met de Verenigde Staten verbinden. In 1939 waren de grote vliegtransportlijnen over de oceaan nog zoveel als onbekend, maar onmiddellijk na het staken van de vijandelijkheden gingen de vliegtuigen de luxueuze oceaanreuzen te lijf. Zij hebben de strijd op schitterende wijze gewonnen. Al heeft de prachtige oceaanreus nog steeds veel aantrekkingskracht, toch is het een waarheid als een koe, dat hij slechts 1/3 van het aantal passagiers vervoert dat ieder jaar van Europa naar Amerika en omgekeerd reist.

DE passagiersvliegtuigen beschikken over een ruimte waar vracht kan ingeborgen worden. Zeer lange tijd voerden de passagiersvliegtuigen echter niets anders mee dan kleine colli die zeer snel ter bestemming moesten gebracht worden, bederfbare levensmiddelen en sommige waardevolle koopwaar. Maar langzamerhand steeg het volume van de vracht en de luchtvaartmaatschappijen zagen zich verplicht vliegtuigen in te leggen speciaal bestemd voor het vervoer van koopwaar. Zo ontstonden dan de cargovliegtuigen. Tot op heden zijn ze weinig talrijk en ook niet z heel snel. Meestal zijn het toestellen die eertijds gebruikt werden voor het vervoer van passagiers en die opgekalefaterd werden om vracht te kunnen vervoeren. Een passagiersvliegtuig heeft vensters en kleine deuren. Een vliegtuig dat vracht vervoert heeft absoluut geen vensters nodig, maar moet een deur hebben die zo hoog en zo breed mogelijk is. Men heeft getracht passagiersvliegtuigen aan te passen voor het vrachtvervoer.

Toen de Boeing 707 en de DC 8 hun intrede deden, waren een heleboel viermotorige vliegtuigen — alhoewel nog gloednieuw — op slag ouderwets. Zij hadden afgedaan. Tot deze vliegtuigen behoorden o.m. de Super Constellation en de Douglas DC-7C. Die toestellen verhuisden natuurlijk niet naar het museum, maar ze werden gewijzigd om vracht te kunnen vervoeren. De specialisten van de Amerikaanse transportmaatschappijen zijn echter van oordeel dat dit nog « knutselwerk » is en zo'n oud passagiersvliegtuig toch nooit helemaal geschikt is voor het vrachtvervoer. Het is daarom dat zij dadelijk zijn ingegaan op het voorstel van **Canadair,** een Canadese vliegtuigfabriek, die het aanbod deed een turbinevliegtuig te bouwen speciaal voor het vrachtvervoer : de CL-44.

Wij stellen dit vliegtuig vandaag even voor omdat je het zeer spoedig aan onze hemel en in onze vlieghavens zal zien. Het wordt **Forty Four** geheten.

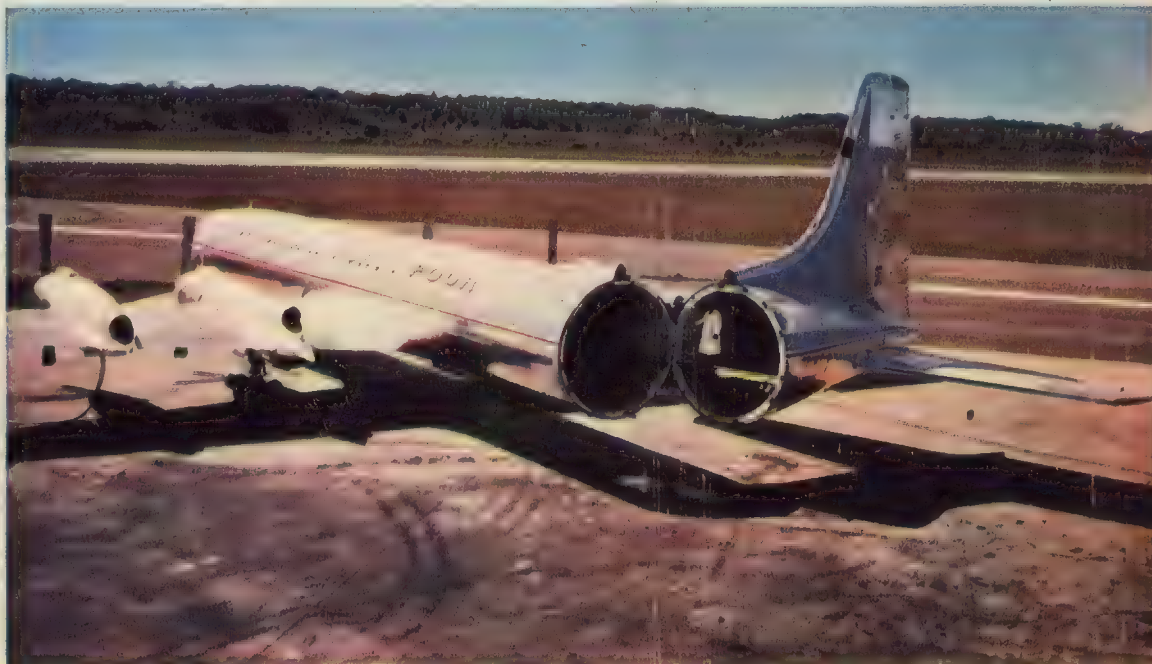
Problemen van het vrachtvervoer

Het groot publiek is nog niet helemaal vertrouwd met het idee goederen met het vliegtuig te versturen. Meestal denkt men dat het te duur is. Specialisten antwoorden daarop : **het luchttransport is te duur, omdat de vliegtuigen waarover de transportmaatschappijen beschikken niet zijn aangepast aan het werk dat ervan gevraagd wordt en te langzaam zijn.**

Al wie vracht vervoert door de lucht, droomt ervan te kunnen beschikken over een enorme kist met vleugels, m.a.w. de grootst mogelijk nuttige ruimte. Canadair heeft getracht die droom tot een werkelijkheid te maken. Er is nog iets dat we niet mogen ver-

TECHNISCHE STEEKKAART

Naam : Canadair
Voornaam : CL-44
Bijnaam : Forty Four
Spanwijdte : 43,37 m
Lengte : 41,70 m
Hoogte : 11,80 m
Motoren : turboprops Rolls Royce Tyne
Vermogen : 5.809 PK ieder
Doormeter van de schroeven : 4,80 m
Inhoud van de brandstofreservoirs, normaal peil : 38.600 l
Maximum inhoud : 46.114 l
Leeggewicht : 39.500 kg
Nuttige lading : 30 ton
Totaal gewicht : 93 ton
Actieradius : 4.500 km
Kruissnelheid op 6.400 m : 650 km/u.



Hier zie je zeer duidelijk waar de staart van de romp wordt losgemaakt en opengaat. Is dat geen sensationele vondst ?

PERK VOOR HET TRANSPORTBEDRIJF...
tuig overwint de cargo



Iedere Canadair CL-44 kan 2 volledige Lockheeds F-104 Starfighter vervoeren.

geten : een vliegtuig is zeer duur... wanneer het op de grond staat ! Wanneer een vliegtuig op de grond staat, verbruikt het geen brandstof dat is waar, maar de maatschappij moet de bemanning betalen en de assurantie. De transportmaatschappijen trachten daarom hun vliegtuigen het maximum aantal uren per maand te laten vliegen. Het zeer snel laden en lossen is van groot belang.

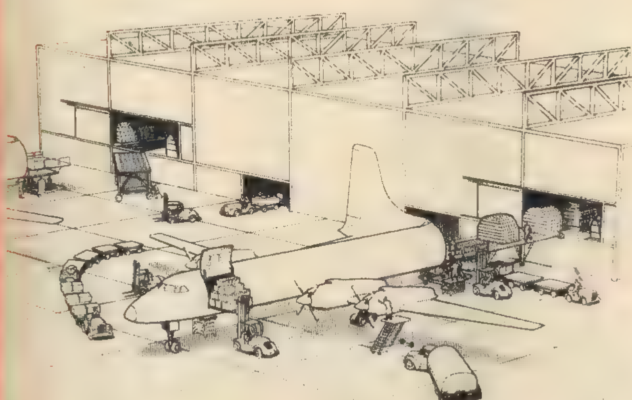
Een revolutionair toestel

De romp van een vliegtuig kan men vergelijken met een buis of met een tunnel. Hoe kan men daarin op snelle wijze het vrachtgoed opstapelen ? Niet langs de flank, zeggen de specialisten, maar in de spil van de romp zelf. En wat zien we nu in de Canadair CL-44 ? Het achterste van de romp met de staartvlakken wordt opzij gevouwen. Dat is allemaal goed en wel, maar daarmee was het probleem nog niet opgelost. Men moest nu ook nog zeer stevige scharnieren maken waaraan de staartvlakken konden gehecht worden. Wat moest er gedaan worden met een heleboel buizen en draden die van de neus tot in de staart van het vliegtuig lopen ?

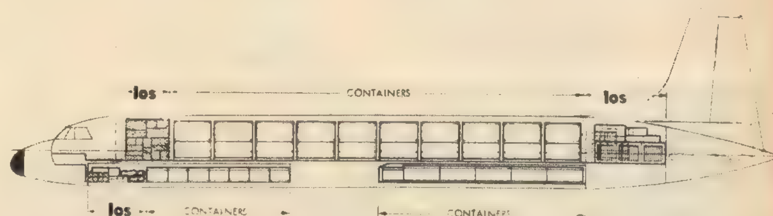
Het was een zeer lang en zeer moeilijk werk, maar de ingenieurs vonden voor ieder probleem een oplossing. Ze deden hun werk goed, vermits de CL-44 in dienst werd genomen en vracht zal vervoeren over de Noord-Atlantische Oceaan, van de Verenigde Staten naar Europa en omgekeerd. Met de **Forty Four** werd, naar onze mening, een nieuw tijdperk voor het vrachtvervoer door de lucht ingeluid.

DE IDEALE MANIER OM VRACHT TE LADEN

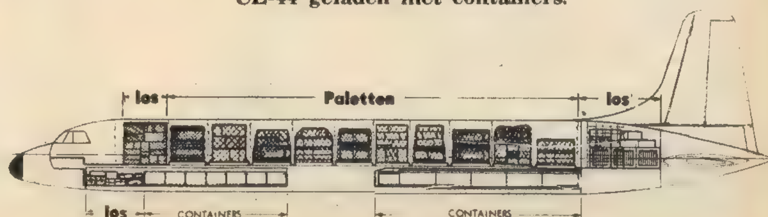
De CL-44 beschikt over drie ruimen waarin het vrachtgoed kan geladen worden. Om het lange wachten op de vlieghaven te verhinderen en een vlot en snel laden te verzekeren, wordt de vracht te voren verpakt in containers die je reeds hebt gezien en die o.m. gebruikt worden door grote verhuismaatschappijen. Ofwel gebruikt men paletten. Dat zijn gewoon enkele stevige planken, waarop de vracht wordt opgestapeld. Ze wordt echter niet om het even hoe opgestapeld, men zorgt er voor dat ze precies de vorm aanneemt van de bergruimte in het vliegtuig waarin ze moet geschoven worden. Containers en paletten worden door speciale hijstoestellen aan boord van het vliegtuig gebracht. Dan schuiven ze op looprollen in het ruim. In de neus en in het staarteinde worden de kleinere pakken los op elkaar gestapeld.



Speciale installaties en machines zorgen er voor dat de CL-44 in een rekordtijd kan geladen worden.



CL-44 geladen met containers.



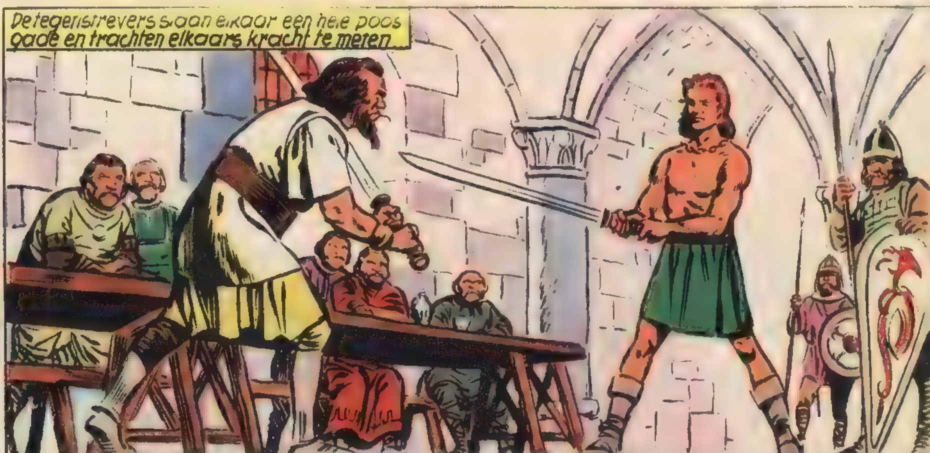
CL-44 geladen met paletten.

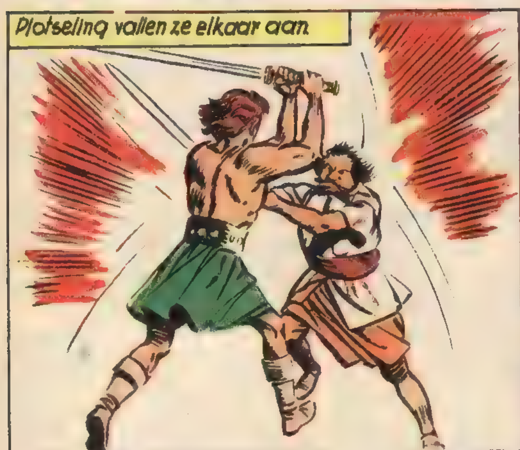


HET RODE

Harald verdedigt de krijgsgevangenen e

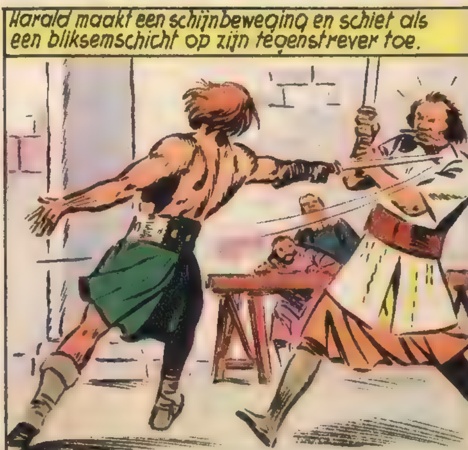














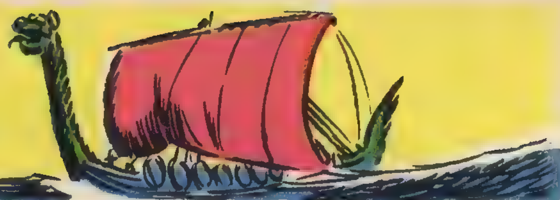






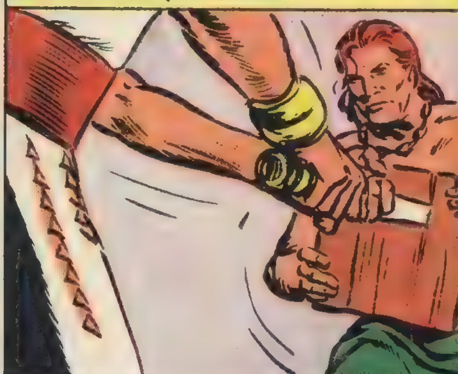
ESKADER

DOOR L. & F. FUNCKEN



moet de strijd aanbinden met de wrede Rolf...

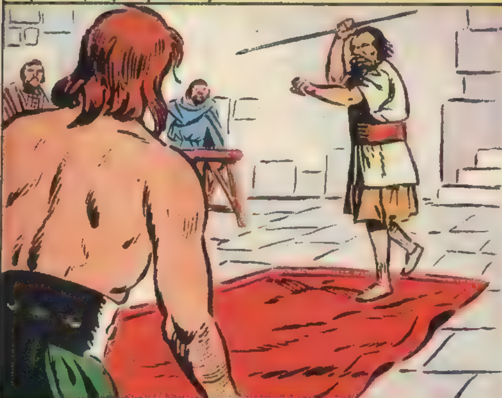






















WORDT VOORTGEZET

Redt de



aatste voetganger!

Er loopt sinds 1 november een streepje door het verkeer in Nederland. Dat is de mening van sommige automobilisten, die sinds Allerheiligen voorrang moeten verlenen aan de voetgangers. Dat dit gebeurt op de zebra-paden geeft de moppentappers aanleiding om het verkeer met een artis te vergelijken. De mopperaars beschuldigen iedereen, de politie en de overheid met name, dat zij van de stad een kippenren hebben gemaakt. Hun woede wordt door de voetgangers met lichte spot gadegeslagen. Zij gingen lang genoeg gebukt onder het juk van de machtige automobiel ; thans kunnen zij — de verdrukten — zonder vrees op de gevaarlijkste punten oversteken als een zebrapad de weg kruist. De wet beschermt hen.

MEN kan zich voorstellen dat de nieuwste verkeerswet lang voordat zij in werking trad, uitvoerig over de tong is gegaan. De situatie in Berlijn, de ontploffingen van de Russische bommen konden nog zo belangrijk zijn, zij kwamen op het tweede plan bij dit « drama » van de weg, zo maar in de eigen straat of vlak vóór de deur zelfs. Kunnen die suffe voetgangers niet uitkijken en wachten als ze de straat willen oversteken, gromden de heren chauffeurs; lekker, nu is het afgelopen met de tirannie van het gaspedaal, meesmuilden allen die zich op eigen benen voortbewegen. De zebrapaden glansden in elke Nederlandse stad de weggebruiker tegemoet, op 1 november nog maagdelijk wit, vandaag de dag al wat smoezelig door het intense gebruik.

De bescherming van de voetganger heeft met deze regeling een nieuw, belangrijk stadium bereikt. En volgens velen was het de hoogste tijd. Dagelijks sneuvelen de « hulpelozen » in hun angstige pogingen ongedeerd op de plaats van bestemming te komen. De eerste maatregel die hen althans op de gevaarlijkste verkeerspunten een veilige « oversteek » garandeerde, was de plaatsing van de oranje knipperbollen, de bakens die het snelverkeer tot stoppen noopten. De volgende stap was de invoering der zebra's, duizenden witte banen, loodrecht op de weg, de ontsnappingspaden voor de overal bedreigde voetganger.

In Amsterdam, de meest beruchte « oversteekstad » van ons land en misschien wel van Europa, heeft men royaal met de verfpot gewerkt, misschien wel omdat de hoofdstad een artis rijk is. Men is niettemin uiterst secuur te werk gegaan in het besef dat het verkeer aan de nieuwe « mode » moest wennen en niet onmiddellijk feilloos kan reageren. In de drukke Leidsestraat bij voorbeeld kwam de verfkwast er helemaal niet aan te pas. Eerst de kat uit de boom kijken, zeggen de deskundigen. Het zou overdreven zijn op elk moeilijk punt het verkeer lam te leggen.

In Groningen heeft men met de nuchterheid, Noorderlingen eigen, geen kosten gespaard om van de bescherming der voetgangers een succes te maken. 70.000 Gulden besteedden de Groningers om bij de zebrapaden verkeerslichten met drukknopinstallaties aan te brengen. Op die plaatsen kan de voetganger het rijverkeer zelf stopzetten door het licht op rood te laten springen. De eerste tijd zag de politie er op toe dat de plotseling zo machtige voetganger van deze situatie geen misbruik maakte.

De Arnhemse politie-inspecteur J. Gosker liet op een groot plein in zijn stad een tent opbouwen, waar hij van tien uur 's morgens tot tien uur 's avonds doorlopend verkeersfilms vertoonde, die de nieuwe regeling met voorbeelden uiteenzette. Wie tegen de voetgangerswetten zondigde werd verplicht een voorstelling van een uur mee te maken. Wie niet zondigde mocht ook (gratis) komen kijken. Den Haag deed het weer anders. Al enige tijd staan in de Residentiestad bij negentien oversteekplaatsen « volwassen verkeersbrigadiers », moeders die zich vrijwillig hebben gemeld om op de gevaarlijkste punten de taak van klaarovertjes waar te nemen. De door de politie opgeleide volwassenen kunnen veel doen voor de persoonlijke voorlichting. Het systeem wordt overigens in Amerika al veel langer toegepast, waarbij ook de bejaarden een steentje tot de veiligheid bijdragen.

En nu we het zo hebben over voetgangers en verkeersproblemen is het belangrijk te weten dat het aantal ongelukken op de overwegen van de Nederlandse Spoorwegen de laatste tijd ontstellend is toegenomen. Tussen 1 september en 3 november hebben veertien mensen onder treinen de dood gevonden op onbeveiligde, maar ook op beveiligde overwegen.

Jullie kunt zelf vergelijken : in 1960 gebeurden er tot 1 november, de « zebradag », op beveiligde overwegen buiten de schuld van de Spoorwegen om 99 ongelukken. Dit jaar waren het er in dezelfde periode 160. Dit is merkwaardig als men weet dat de onheilsplaatsen beveiligd zijn door met de hand bediende bomen, door knipperbollen of door automatisch werkende halve bomen, de zogenaamde Ahobs.

De Spoorwegen zijn erg verontrust. Als op de kruisingen met het andere verkeer toch goede beschermingen zijn aangebracht, wat kunnen zij dan nog meer doen om ongelukken te voorkomen. Zij menen dat de verkeersdiscipline duidelijk minder wordt. Er zijn mensen, die volkomen gedachtenloos een overweg oprijden. Nog onlangs vloog een jongen met een bromfiets op klaarlichte dag tegen een trein op. Op een met knipperlichten beveiligde overweg in Zuid-Limburg botste kort daarna een bejaarde wielrijder tegen een aanstormende stalen kolos. De mens neemt steeds meer risico's om toch maar zo snel mogelijk op zijn bestemming te komen. Een duidelijk bewijs hiervan wordt geleverd door de automobilisten die irriterend gaan claxonneren als de eerste auto voor een gesloten overweg niet direct optrekt wanneer de bomen omhoog gaan. De verstandige man achter het stuur die wacht tot de rode lichten zijn gedoofd, krijgt even later ook nog het bekende gebaar op het voorhoofd te verwerken.

Dat er zelfs op beveiligde overwegen veel en ernstige ongelukken gebeuren is ontmoedigend voor de Spoorwegen die er naar streven om hun treinen zonder gevaar van station naar station te loodsen. Daartoe worden manhaftige pogingen in het werk gesteld door per week minstens één ahob te plaatsen. Op dit moment zit Nederland nog altijd opgescheept met een kleine 1800 niet beveiligde overwegen en 750 met de hand bediende overwegen. Er kunnen iedere dag weer fouten worden gemaakt, slachtoffers vallen en enorme schadeposten ontstaan — wanneer bij voorbeeld een goederentrein uit de koers raakt. Een ongeluk met een trein vol post, snelgoed en expresgoed heeft uiteraard ernstige economische gevolgen.

Maar de andere zijde van de medaille is evenmin rooskleurig. Het installeren van één stel knipperlichten kost rond vijftigduizend gulden, één Ahob het dubbele. De beveiliging van een spoorwegovergang vergt veel werk en eindeloos gepraat met gemeente- of provinciale besturen. Voorlopig probeert de directie van de NS het publiek te doordringen van de gevaren die het bedreigt. Zij zegt : als iedereen bij 'n overweg voortaan goed zou willen bedenken dat een trein geen auto is (en dus een veel langere remweg nodig heeft) dan zou de statistiek van het aantal ongelukken er al een stuk minder slecht uit gaan zien.

BEN de GRAAF



DE WILDE

Kaoem stelt tot zijn woede en zijn























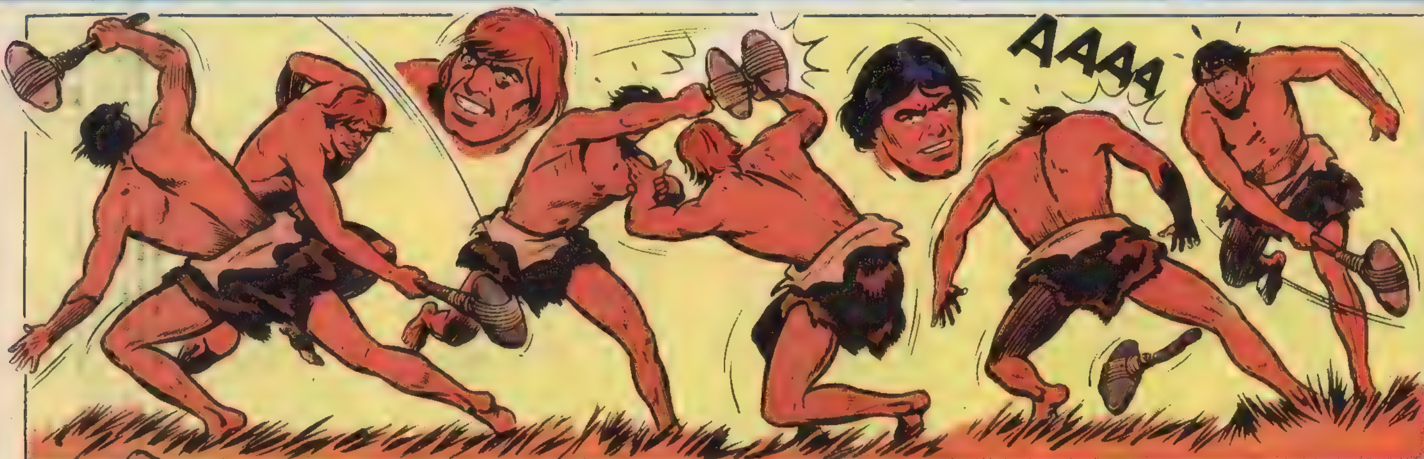


HORDE !



...ntzetting vast dat Toenga nog leeft...

DOOR E. AIDANS

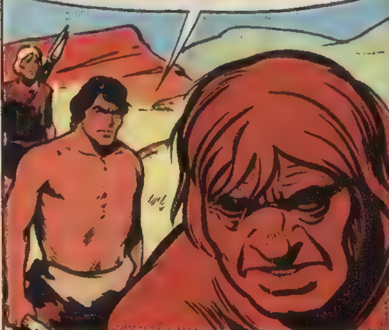














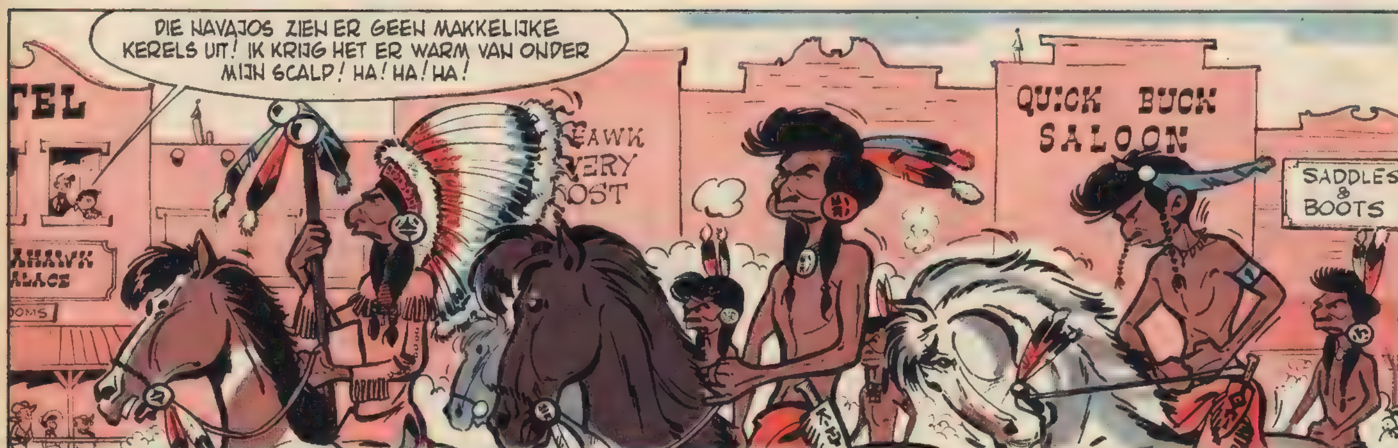




WORDT VOORTGEZET

ROCK DERBY in HET GOUD van

Pedro tracht een stier te temmen





















de NAVAJOS



en heeft daarbij enkele potjes gebroken...













EINDELIJK HET DECOR DAT MIJ WAARDIG IS!

IK HOOP DAT DE DRAAGBERRIE DAT OOK ZAL ZIJN!

JURY

TOMAHAWK COUNTY RODEO

CORRAL

TOMAHA

MEU

17

13

10 B

SCHUITJES, VLEU
EN VEEL FANTA

Sinds de mens op aarde is, droomt hij er van het luchtruim te veroveren. Eeuwenlang heeft hij getracht de vlucht van de vogels na te bootsen, maar de eigenlijke luchtvaart begint pas in de XXe eeuw, toen de gebroeders Wright er in slaagden twaalf sekonden in de lucht te blijven met een vliegtuig dat ze zelf hadden gebouwd.

IEDEREEN kent het verhaal uit de Griekse mythologie dat vertelt hoe Icarus trachtte te ontsnappen uit het Kretenzische labyrint en vleugels aanbond die hij met was aan zijn schouders bevestigde. Toen Icarus echter te dicht bij de zon vloog, smolt de was en hij stortte in zee.

Leonardo da Vinci was de eerste die baanbrekend werk voor de luchtvaart verrichtte. Hij bestudeerde de vogelvlucht en dacht tevens aan de mogelijkheid een ballon te bouwen. In theorie vond hij een middel om luchtvaartuigen te maken met vleugels die klapwieken en er bestaan zelfs plannen van zijn hand voor een hefschroefvliegtuig.

De eerste tocht over het Kanaal

In 1783 steeg te Parijs de eerste bemande luchtballon op en de inzittenden belandden weer veilig op de aarde. De ballon was vervaardigd door de gebroeders Montgolfier uit papier en aan de onderzijde bevond er zich een opening waarin een vuur brandde om de lucht te verhitten. De warme lucht deed de ballon stijgen. Twee jaar later steeg de ballonvaarder Blanchard samen met de Amerikaan Jeffries te Den Haag op en zij staken samen het Kanaal over. Blanchard vervaardigde tevens de eerste parachute en waagde de eerste sprong in 1797. Er waren nog een heleboel geleerden die droomden van een luchtreis, doch de meeste toestellen die ze bouwden waren zo fantastisch gewaagd dat er nooit iemand mee durfde opstijgen.

De Duitse ingenieur Otto Lilienthal keerde zich tot de oude theorieën van Leonardo da Vinci en bouwde, na een lange studie over de vlucht van de vogels, een gewelfde vleugel voor een zweefvliegtuig waarmede hij in 1891 de eerste glijvlucht van 15 meter maakte. Later bracht hij het tot een afstand van 350 meter.

Het werk van 10 eeuwen in 59 jaar !

Het ontwikkelingsproces van de zeevaart dat reeds meer dan tien eeuwen aan de gang is, werd door de luchtvaarttechniek afgelegd in iets meer dan een halve eeuw. De eerste vliegtuigen dateren inderdaad pas uit het begin van onze eeuw.

De prestaties van de vliegtuigen namen vooral toe toen de ingenieurs het mechanisme van de zuigermotoren onder de knie kregen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog ontdekte men de militaire waarde van de vliegtuigen en van toen af was hun ontwikkeling niet meer te stuiten. Kort na de oorlog kwam de burgerluchtvaart op gang en door toedoen van de Hollandse beroepspiloot Albert Plesman organiseerde men te Amsterdam de eerste Luchtvaarttentoonstelling, die zou leiden tot de oprichting van de eerste geregelde luchtlijn van de wereld : de KLM. Dat was in 1920 en drie jaar later deed de Sabena haar eerste officiële vlucht. Nog een jaar later maakten drie Nederlandse piloten waaronder Van der Hoop de eerste Indiëvlucht in 20 dagen !



In 1861 zag een ingenieur een helikopter aldus. Het model werd nooit op ware grootte gebouwd. De stoomhelikopter had twee rotoren die in tegenovergestelde richting draaiden en het paraplu-achtig valscherm was bedoeld om de snelheid bij het dalen af te remmen.





Bijna alle primitieve vliegtuigen zijn geïnspireerd op vaartuigen. De geleerde Fransco Lana ontwierp in 1670 een luchtschip met een zeil om het toestel door het luchtruim te sturen en vier koperen ballons.

GELS

SIE !



Een slotenmaker had beslist de geschiedenis van Icarus gelezen en wou ook leren vliegen. Hij bouwde een toestel dat aan armen en benen moest bevestigd worden en oefende jarenlang om de bewegingen precies te coördineren. Hij heeft echter zijn eerste vlucht niet overleefd !

Edison droomde er ook van het luchtruim te veroveren. Met dit vaartuig, uitgerust met drie paar klapwiekende vleugels wou hij de eerste vlucht maken van New York naar Parijs in 12 u. en met 100 passagiers aan boord !





Een leuke zeilwagen uit de jaren 1843, gebouwd door de Engelsman Cayley. Of het toestel ooit gevlogen heeft weten we niet, doch het lijkt wel zeer vernuftig en er zitten enkele zeer bruikbare ideeën in.



Zo stelde een dichter uit 1666 zich de eerste reis naar de maan voor ! Een soort vlieger getrokken door tien vogels met een zitje onderaan en een zeil om het geval in de juiste richting te sturen...

Collectie Jac Remise



Dit model ziet er minder onheus uit, maar toch weer te broos en te ingewikkeld om er een tocht mee te durven ondernemen. Het was eigenlijk een schip met vleugels, terwijl de masten tot hefschroeven waren omgebouwd. Zelfs het reddingsbootje ontbrak niet...

RAADSEL Nr 13



DE MOORDENAAR SPEELT MET DE BAL

Vrienden, vergeet niet dat vier juiste antwoorden, je recht geven op de kaart van amateur-detective. 15 juiste antwoorden geven je het brevet van inspecteur.

COMMISSARIS Baardemakers heeft een nieuwe hobby. Hij is de laatste tijd verkikkerd op Pétanque, een typisch Frans balspel dat ook in onze landen veel bijval kent. Ik vind het een gezonde ontspanning en ga elke zondag een partijtje betwisten met commissaris Baardemakers in een club even buiten de stad.

VORIGE zondag eindigde onze prettige voormiddag met een drama... Toen we die morgen bij het veld kwamen, bemerkten we naast het onze twee heren die reeds verdiept waren in hun spel. We bleven even staan kijken en liepen toen weer naar onze plaats.

Het duurde niet lang of wij waren alles om ons heen vergeten en hadden nog maar alléén belangstelling voor de stalen ballen. Baardemakers en ik hebben het spel allebei flink onder de knie zodat het telkens een hele poos duurt alvorens één van ons tweeën een worp maakt die de andere verslaat. Baardemakers verliest trouwens niet graag, en hij meet met een touwtje telkens de afstand van mijn bal tot het doel om toch maar niets aan het toeval over te laten. Die zondag nu had Baardemakers de eerste partij gewonnen met 15-13 en ik de tweede met 15-12, zodat er nog geen beslissing was gevallen. Wie zou de grote overwinnaar zijn ?

We besloten dus een derde partij te betwisten en namen onze drie ballen in de hand. Je moet namelijk weten, dat elke speler drie zware stalen ballen heeft die van die van zijn tegenstrever verschillen omdat ze anders getekend zijn.

Baardemakers gooide zijn éérste bal, die tot op 10 cm van het doel rolde.

Met mijn éérste bal slaagde ik er in de bal van de commissaris een meter ver weg te doen rollen en je kon het Baardemakers aanzien dat hij zijn goed humeur er bij zou inschieten... Toen hij bemerkte dat mijn bal helemaal tot onder de bosjes rolde, was hij weer opgelucht. Zijn bal lag dichter bij het doel dan de mijne. Ik gooide mijn tweede bal op 15 cm van het doel. Baardemakers heeft minder geluk. Zijn tweede bal komt tot 30 cm van het doel terecht. Hij moet dus eerst zijn derde bal gooien. Toen hij die wou werpen hoorden we een kreet, die uit de richting scheen te komen van het veld waar we de twee andere heren hadden zien spelen.

We liepen er vlug naartoe en zagen een van de spelers languit op de grond liggen. De andere, die zich later voorstelde als Paul Decoster, stond over het bewusteloze lichaam gebogen.

— Hoe is dat gebeurd ? vroeg de commissaris.

— Heu... een dom ongeval ! stotterde Decoster. Ik weet nog steeds niet hoe het gebeurd is... de bal is uit mijn hand geschoten en raakte Gill aan bij de slaap. Hij zat gehurkt bij het doel om de weg te kunnen volgen die de bal aflegde...

Ik bekeek vlug het spel. Rond het doel lagen vier ballen... In zijn val had Gill zijn derde bal uit de hand laten vallen... De derde bal van zijn tegenstrever — de bal die Gill aan de slaap had getroffen — lag twee meter verder in het gras.

— Jullie speelden allebei met drie ballen ?

— Ja, de ballen met de grote ruiten zijn de mijne...

De commissaris trok me aan de mouw even apart.

— Denk je dat het een ongeluk is of een moordpoging, Rik ?

— Je laatste veronderstelling is de juiste, commissaris !

Waarom, vrienden ? Indien je aandachtig de pagina bekijkt zal je het antwoord vinden !

Good luck en tot kijk !



DE GESCHIEDENIS VAN DE WERELD

TEKENINGEN VAN L. EN F. FUNCKEN TEKST VAN J. SCHOONJANS

TOT WEERZIENS

INDIEN wij alle pagina's gewijd aan de Geschiedenis van de Wereld die in Kuifje verschenen zijn moesten bundelen, dan zouden we beslist een dik boek hebben. Wij schrijven vandaag dan de laatste pagina. De geschiedenis is hiermee niet ten einde, want hetgeen we vandaag beleven behoort morgen reeds tot de geschiedenis...



VAARWEL KLEIO !

VAARWEL Kleio, muze van de geschiedenis en van het epos. Zo lang hebben we samen gepraat over het verleden van landen en volkeren. Je bent zeer vriendelijk voor me geweest, je hebt me inspiratie gegeven. Alvorens mijn pen neer te leggen, wil ik Kleio dan ook mijn dank betuigen.



ONVERSCHILLIGHEID

IK weet het, Kleio, ook jij neemt met weemoed afscheid. Je bent een tikkeltje bedroefd omdat je de onverschilligheid van veel jongelui voor de geschiedenis kent. Je hebt reeds vaak gehoord hoe weinig zij er over afweten. Zonder verpinken zouden ze zeggen : « Vercingetorix, zoon van Karel de Grote, versloeg de Chinezen te Roncevaux ! »

Neem het ze niet al te kwalijk...

NIET ALLES IS MOOI !

NIET iedere bladzijde van het dikke boek van de geschiedenis der mensheid is mooi. Er zijn veel sombere pagina's, vol oorlog en gruwelen. Er is zoveel onrechtvaardigheid op de wereld en de zwakke wordt steeds verpletterd door de sterke. Er is zoveel leugen, zoveel lafheid, zoveel misdadigheid... De mensen zijn egoïstisch. Daarom is de wereld geen aards paradijs en valt het de leraar in geschiedenis soms pijnlijk de ware geschiedenis van landen en volkeren te vertellen.





ARME MUZE !

HET is geen pretje de muze van de geschiedenis te zijn. Wat zeg je, Kleio ? Dat je veel liever de geschiedenis van de dieren zoudt vertellen ? Dat begrijp ik ! Er zijn veel prachtige boeken over het leven van de dieren. De dieren zijn goed, zij liegen niet. Zij zijn niet wreed...

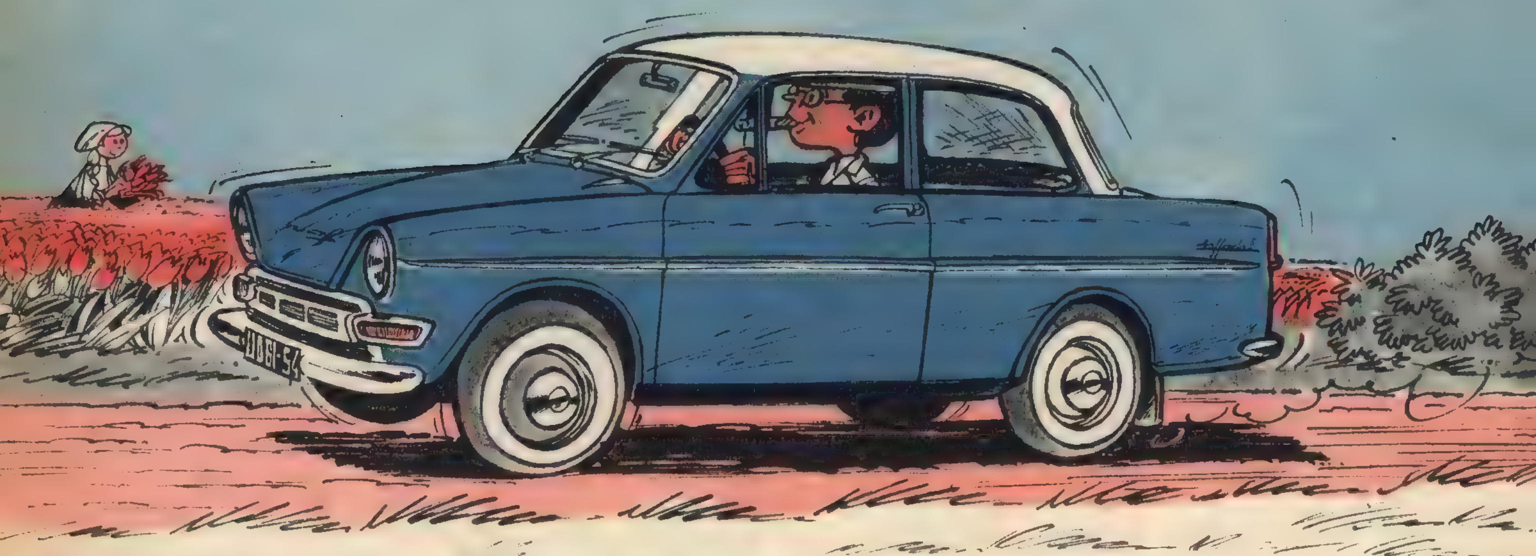


MOOIE PAGINA'S

EN nochtans zijn er ook prachtige bladzijden in de geschiedenis van de mensheid. Niet alle mensen zijn slecht. Er zijn er Goddank nog veel die houden van wat waar, mooi en groot is. Er zijn mensen die zichzelf kunnen wegcijferen om anderen te helpen en te steunen, er zijn nog steeds mensen die de Waarheid zoeken. Wat zou de wereld mooi zijn en de geschiedenis prachtig wanneer alle mensen broeders zouden zijn !

EINDE

DE DAFFODIL VARIOMATIC



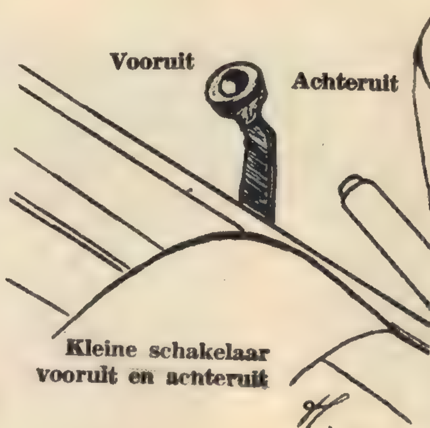
HET ganse Benelux-gebied, met zijn meer dan 20 miljoen inwoners, heeft maar één automobielfabriek, nl. de Nederlandse DAF van de gebroeders van Doorne. Naast vrachtwagens, autobussen, aanhangwagens en militaire voertuigen, hebben de gebroeders van Doorne het gewaagd een populaire auto op de markt te brengen : de Daf 600 die je allemaal kent en die we dus niet meer hoeven voor te stellen. Begin september van vorig jaar heeft de Daf-fabriek van Eindhoven de DAFFODIL en de DAF 750 gepresenteerd, met een motor van 30 PK, een nieuwe versie van de Variomatic en een kick-down acceleratie. De Daffodil is het luxewagentje van de reeks en is keuriger afgewerkt dan de Daf 750.

Even kennismaken

Wanneer men de motorkap opengooit, ziet men dat er vooraan een heel andere motor zit dan in de Daf 600. Hij is ingekapseld, wat een efficiënter koeling en een betere verwarming van het interieur mogelijk maakt. Het is een viertakt motor met twee cylinders, luchtgekoeld die een vermogen ontwikkelt van 30 PK bij 4.000 omwentelingen per minuut. Het toerenaantal is dus vrij laag, d.w.z. dat de motor zuinig is en men zonder de motor al te zeer te vermoeien op topsnelheid kan rijden. De 750 cc motor is zacht en soepel. Men kan er ook bij lage temperatuur vrij vlot mee starten. De topsnelheid overtreft de 105 km per uur.

De verbeterde Variomatic en de kick-down

De Variomatic-riementransmissie is fel verbeterd. De overbrengingsverhouding is aangepast aan het vermogen van de nieuwe motor. De acceleraties zijn daardoor veel sneller. In theorie is de Variomatic een ingewikkeld ding. Moest je de gelegenheid hebben dat systeem te kunnen bekijken, dan zou je zeggen : « Het is het ei van Columbus ! »



Je hebt je waarschijnlijk afgevraagd wat men verstaat door kick-down acceleratie. Het is een Engelse uitdrukking die men zou kunnen vertalen door « intrap-schakeling ». Het is een wijziging van de overbrengingsverhouding, die verkregen wordt door het gaspedaal snel en diep in te drukken. Bij de kick-down schakelt de Variomatic terug, wat niet gebeurt wanneer men het gaspedaal zacht induwt. Door de kick-down wordt het maximum vermogen en het hoogste toerental van de motor direct beschikbaar, evenals de top-trekkracht op de achterwielen.

Moet de bestuurder van de Daf 750 of de Daffodil plotseling snel ophalen, dan voert hij de kick-down uit. Praktisch gevolg wanneer men bv. met een snelheid van 50 km per uur rijdt en men wil een auto inhalen of een vrachtwagen die 60 à 70 km per uur rijdt : het inhalen is geen riskante onderneming meer. Het gaat met de nieuwe Dafs zeer vlot en veilig.

Hiermee is dus opgeruimd met de zwakke punten van de vorige Daf, nl. zijn geringe topsnelheid en zijn zwak ophaalvermogen eens boven de 50 km per uur.

Wegligging en vering

De carrosserie is dezelfde gebleven, dus uitstekend uitzicht op de weg. Een korte afhellende motorkap. De vering zou echter wel even mogen na-

gekeken en verbeterd worden. De wegligging is goed.

Puik afgewerkt en zuinig

Het interieur van de Daffodil is vrij goed afgewerkt en ruim. De gescheiden zetels vooraan zijn apart verstelbaar, de rugleuning kan in diverse standen worden gesteld. De bagagekoffer is zeer ruim. Het dashboard is eenvoudig maar degelijk. Niet meer knopjes dan noodzakelijk zijn.

Mogen we er even aan herinneren dat de Dafs geen smeerpunten hebben. De onderhoudskosten worden dus beperkt. De tijd die verloren wordt voor het onderhoud van de wagen wordt dus ook tot een minimum herleid. De wagen is praktisch steeds beschikbaar, wat van groot belang is voor mensen die hun auto dagelijks nodig hebben.

De verwarming is efficiënt wanneer men af en toe in kick-down rijdt om het debiet te versnellen. De afkoelingsturbine van de motor vervult eveneens de rol van ventilator. De inclinatie van het stuur is zeer juist uitgekiend. De pedalen staan op de juiste plaats en zijn breed, wat praktisch is. Het rempedaal kan men zowel met de linker- als met de rechtervoet of met de beide indrukken.

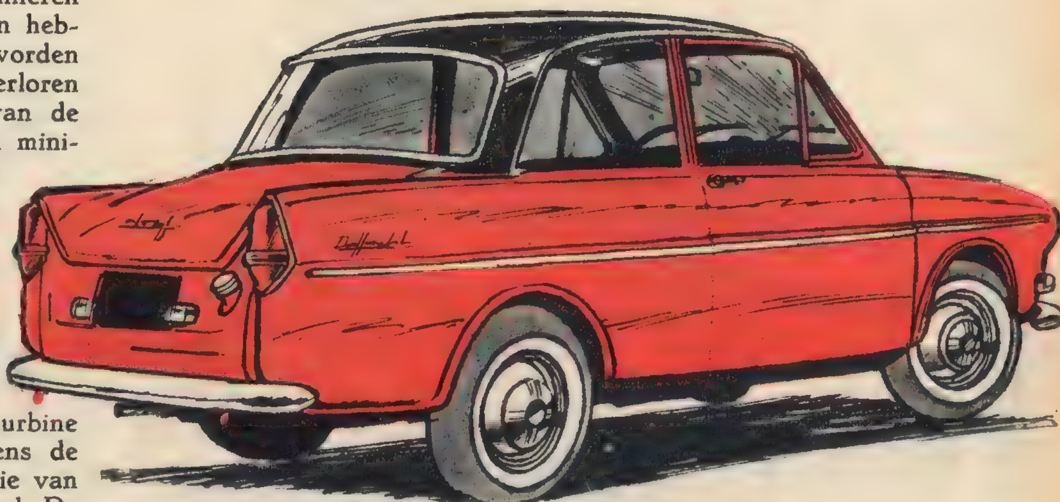
TECHNISCHE STEEKKAART

MOTOR : 2 cylinders, viertakt.
Boring × slag : 85,5 × 65 mm.
Cylinderinhoud : 746 cc.
Maximum vermogen : 30 PK bij 4.000 t/m.
Compressieverhouding : 7,1 : 1
Geforceerde luchtkoeling.
Automatische koppeling.

TRANSMISSIE : Daf-Variomatic. Automatische tweetraps centrifugaalkoppeling.

VERING : onafhankelijk op de vier wielen.

AFMETINGEN : lengte : 3,68 m.
breedte : 1.44 m.



hoogte : 1,38 m.
Gewicht rijklaar : 665 kg.

TOPSNELHEID : 105 km/uur.

BRANDSTOFVERBRUIK : 6 à 7,5 liter per 100 km.



HET VERRAAD VAN

Steve heeft een rit gewonnen, maar hij bekende











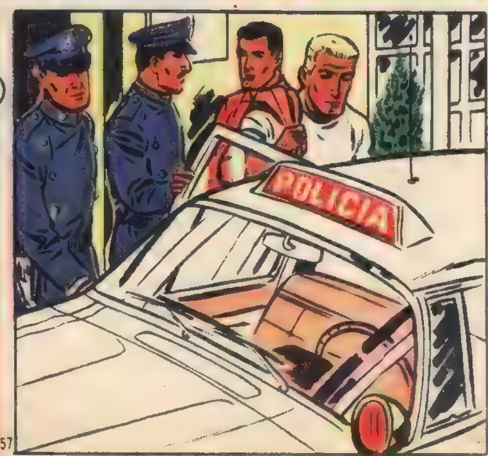












STEVE WARSON

door Jean Graton



...Michel dat hij de Vaillante-ploeg heeft verraden...



















WORDT VOORTGEZET

DE NOODKLOK LUIDT

Roman door Paul Berna
Geïllustreerd door Frans Craenhals

Terwijl er een geweldige storm woedt die bomen ontwortelt en ruiten verbrijzelt, ontploft de voetzoeker onder het bed van Chomel...

6 HOOFDSTUK

de stormwind loeit, brossay maakt zich boos

HET reglement van dit college verbiedt geweld, bulderde de directeur, en ik zal die regel bevestigen door een uitzondering die voor eeuwig zal gegrift blijven in de annalen van Château-Milon !

En meteen gaf hij Chomel twee krachtige klappen om de oren. De vijfentwintig jongens van de slaapzaal weenden van jolijt en te midden van het gelach en het geroep fluisterde Boris de kleine schoolfrik toe :

— Het is de éérste keer dat men je ziet lachen. Het lachen gaat je goed af ! Door op die wijze te lachen, zou je die bengels wel hebben getemd...

— Ik zal er aan denken als ik weer voor een klas sta, antwoordde Sala stil.

In het Vallièregebouw werd het licht opgestoken. Mijnheer Simon, geescorteerd door Vignoles en Muret, deden hun ronde en keken ieder venster en iedere deur zorgvuldig na. Er was een lichtgewonde, nl. Jeantet. Hij deelde een kamer met de oudste Dubourg op de tweede verdieping. Toen zij de orkaan hoorden aankomen, waren ze voor het venster gaan staan en de klokkenluider van Château-Milon had op een bepaald ogenblik eensklaps een oud blikje, dat uit het niet was komen aanwaaien, recht in het gelaat gekregen. Charpenne bette de schrammen met kinderjodium. In de grote slaapzaal werden er grote bladen karton en triplex tegen de ruiten gezet om alle ongelukken te voorkomen.

Even nadien doofde mijnheer Simon het licht weer uit, maar enkele leraars bleven waken. De storm woedde nog steeds in al zijn hevigheid. Ook de grote jongens konden niet slapen, behalve dan Picard. De jongen ronkte gelukzalig. Waarschijnlijk moest hij zijn recent record verteren...

Omstreeks één uur klapten alle lichten plotseling uit. Op het binnenplein en in de omgeving van het kasteel hing er nu een inktzwarte nacht. Vignoles, die op de rand van zijn bed zat, zag de duisternis langsheen het venster stijgen als zwart water.

— Zullen we licht maken ? vroeg Charpenne. Ik heb een doos kaarsen.

— Bewaar die zorgvuldig, fluisterde Vignoles, want ik heb de indruk dat we nog niet aan het einde van de miserie zijn !

Hij kroop onder de dekens. Tijdens het volgend half uur bedaarde de wind progressief. Dan werd alles stil en het begon te regenen. Een zware dichte regen die gans het landschap vulde met een dof geklater als van een waterval. Dat eentonig geluid zong iedereen in slaap, zelfs Sala die er aan dacht dat hij zijn koffer moest maken, dat zijn boeken zo zwaar zouden wegen en dat een afscheidsceremonie vervelend was, werd er door in slaap gesust.

De morgen kwam laat. De verwoestingen aangericht door de storm verdwenen gedeeltelijk in het dichte grijze gordijn, dat de regen over de wereld had gespannen. Het binnenplein zo mooi op zonnige dagen geleek wel op een vuilnishoop. Overal dreven stukken hout, halve afsluitingen, hooi, dode kippen en nog een heleboel andere dingen in het water. De jongens die vanuit hun paviljoen over het binnenplein naar de eetzaal moesten lopen waren kletsnat. Brossay zei dat ze die zondag binnenshuis zouden moeten doorbrengen. Het voetbalveld aan de andere kant van de Loire was waarschijnlijk nog in goede staat, want de kapitein van F.C. Cunault telefoneerde in de voormiddag naar het kasteel om te vragen of de match doorging.

— Kom ons halen met een schuit ! antwoordde Muret woedend en hij wierp de hoorn neer.

Charpenne was dolgelukkig. Hij had twee en vijftig vrienden om hem gezelschap te houden. Zij moesten ook noodgedwongen school blijven. Toen de lucht een beetje opklaarde, reed Brossay met z'n vrouw en dochter naar Angers. Hij was nog voor het middagmaal terug en zei dat er geen gevaar bestond, maar dat het land in de omgeving beslist geen rooie duit meer waard was ! De stormwind had duizend hectaren boomgaard vernield, te Bohalle waren twee barakken in de lucht gevlogen en een oude villa was als een kaartenhuisje in elkaar gestuikt. De Loire was van kleur veranderd en alle zandbanken waren ondergespoeld. Tussen de oever en de Blaison-eilanden had de storm de madragas (1) van de elftvissers vernield.

— Dat wordt maar een zondag binnen blijven, jongens ! zei hij tot de oudste leerlingen. Zodra het weer beter wordt, korten we de studieuren wat in om te gaan wandelen !

De goede pater Fabien was misschien de enige die geluk had met de storm, want zijn kapel zat stampvol toen hij de mis begon. Om half een deed Jeantet de grote zwarte paraplu open die Juillet hem had geleend en plechtig ging hij naar de Mérovéetoren om Kunegonde op te poetsen. Toen de heldere klank van de klok over het binnenplein weergalmde, was het net of alle dingen weer hun gewone plaats hadden ingenomen en het verkleumde college opnieuw een ziel had gekregen.

Maar de namiddag leek eindeloos lang voor de jongens. De regen viel nog steeds zwaar en grijs, de hemel was gesloten met een loodgrijs wolkendek. Mijnheer Sala liet zich slechts af en toe zien. Hij wou stil en ongemerkt uit de circulatie verdwijnen.

Even voor het avondmaal hield het op met regenen, maar dat duurde niet lang. Toen de jongens smulden van de amandeltaartjes die mevrouw Juillet had gebakken, stak de wind opeens weer op en dit met zulk een kracht dat iedereen schrok en opstond van zijn stoel. De grote eetzaal liep in één oogwenk en in de grootste wanorde leeg. Brossay en de leraars waren woedend en trachtten hun kudde weer bij elkaar te krijgen. In de hall van Plessis riep Sala, geholpen door Boris, de namen af van de jongens. Er ontbrak niemand. Ze sloten de deur zorgvuldig af en gingen dan achter de jongens aan naar boven. In de loop van de dag had

(1) Provençaals — een plaats waar de vissers hun netten spannen.

Juillet alle ramen versterkt met stevige planken. De wind mocht nu huilen, duwen en rukken, in de slaapzalen waren de jongens veilig. Chomel was eensklaps braaf geworden, de andere jongens waren een beetje bang en zij wensten het geraas van de storm te vergeten in een verkwikkende slaap. Piet Nonsens sloot zijn twee koffers, wond zijn wekker op en grijnslachte in de spiegel boven de wastafel. Hij wou vroeger dan gewoonlijk naar bed gaan om eens te genieten van de laatste nacht op Château-Milon. Het zou z'n laatste maar ook z'n beste nacht worden, want morgen immers lag voor hem alles achter de rug. Hij sliep reeds toen de wind ging liggen en men nog alleen de zware regen hoorde neerpletsen op Château-Milon. De regen bedekte stilaan heel het land over een diepte van honderd mijl. De volgende morgen regende het nog zo hard dat Jeantet de moed niet had de klok te gaan luiden. Zoals iedere dag leidde Sala de jongens naar de studiezaal en hij liet ze daar zwijgend en huiverend achter in de vaalgrijze dag, die schuchter door de hoge vensters piepte. Er was geen elektriciteit meer, de stroom was waarschijnlijk onderbroken tijdens de tweede storm en nog niet hersteld. Sala ging onmiddellijk naar buiten en keek in de richting van het kasteel. Hij hoopte dat hij uitstel zou krijgen. Maar neen, de 2 P.K. van het college stond reeds voor het perron, net zoals directeur Brossay het had bevolen. Het afscheid was zeer kort. Het weer was te slecht voor een grapje of een teder woord. Nadat hij z'n koffers in de wagen had gezet keerde Piet Nonsens zich nog eens om en keek naar Plessis, maar er stond niemand aan het venster. Men had hem reeds vergeten. De wagen reed langzaam over het binnenplein en verdween onder een meer van gele modder. De poort stond open. Een regenvlaag verdoezelde het landschap. de wagen schokte over de kleine weg naar Bohalle.

Een half uur later liepen de jongens goed ingeduffeld langs de overdekte laan naar de eetzaal. Ze staarden somber en zwijgend voor zich uit. Brossay was onder het afdak van het perron komen staan om hen te zien voorbij gaan. Hij was ongerust, want nog geen enkele dagscholier was komen opdagen.

— Dat kan wel niet anders ! zei de oude leraar Corzon die naast hem stond. Bij dit hondeweer heeft iedereen vertraging !

Eindelijk kwam de eerste wagen door de poort gereden. Twee hoge waterstralen spoten op. De laatste jongens van de rij bleven staan, want zij wilden weten wie het was. Maar het was de 2 P.K. van het college, bestuurd door Juillet en bescheiden achter het windscherm zat de kleine schoolfrik. Juillet stopte aan de voet van het perron en stak het hoofd buiten.

— 't Is onmogelijk er door te rijden ! riep hij Brossay toe. De weg tussen Belle-Noue en Bohalle staat onder water. Op twee kilometer van het kasteel kwam het water reeds tot de helft van de wielen.

Mevrouw Brossay, haar dochter en pater Fabien kwamen nu ook op het perron staan. Ze bekeken elkaar zwijgend. De directeur kwam de zes trappen af en zei :

— Waarom ben je dan niet over Ménitré gereden ? De weg is beslist nog in orde !

— Neen ! Aan die kant is het nog erger ! antwoordde Juillet.

— Hoe weet je dat ?

— Ik heb een boer uit Belle-Noue ontmoet, die kwam van daar! De Authion heeft heel de streek over een breedte van vijf kilometer onder water gezet. Alles is ondergespoeld tot in Saint-Clément...

— Dat is ernstiger ! En het is net of die zondvloed niet voor het eerst zal ophouden, riep Brossay.

Enkele jongens die nog naar de eetzaal moesten sprongen over de plassen. Brossay liep terug onder het afdak met Juillet. Hij wou met zijn vertrouwensman de maatregelen bespreken die moesten genomen worden. Toen hij zich nog eens omkeerde naar het binnenplein, zag hij de kleine schoolfrik die met een koffer in iedere hand aan de voet van het perron stond en wachtte. Zijn mager gelaat en zijn grote bril gingen schuil onder een grote hoed die droop van het water.

— Wat moet ik doen ? vroeg Sala die totaal de kluts kwijt was.

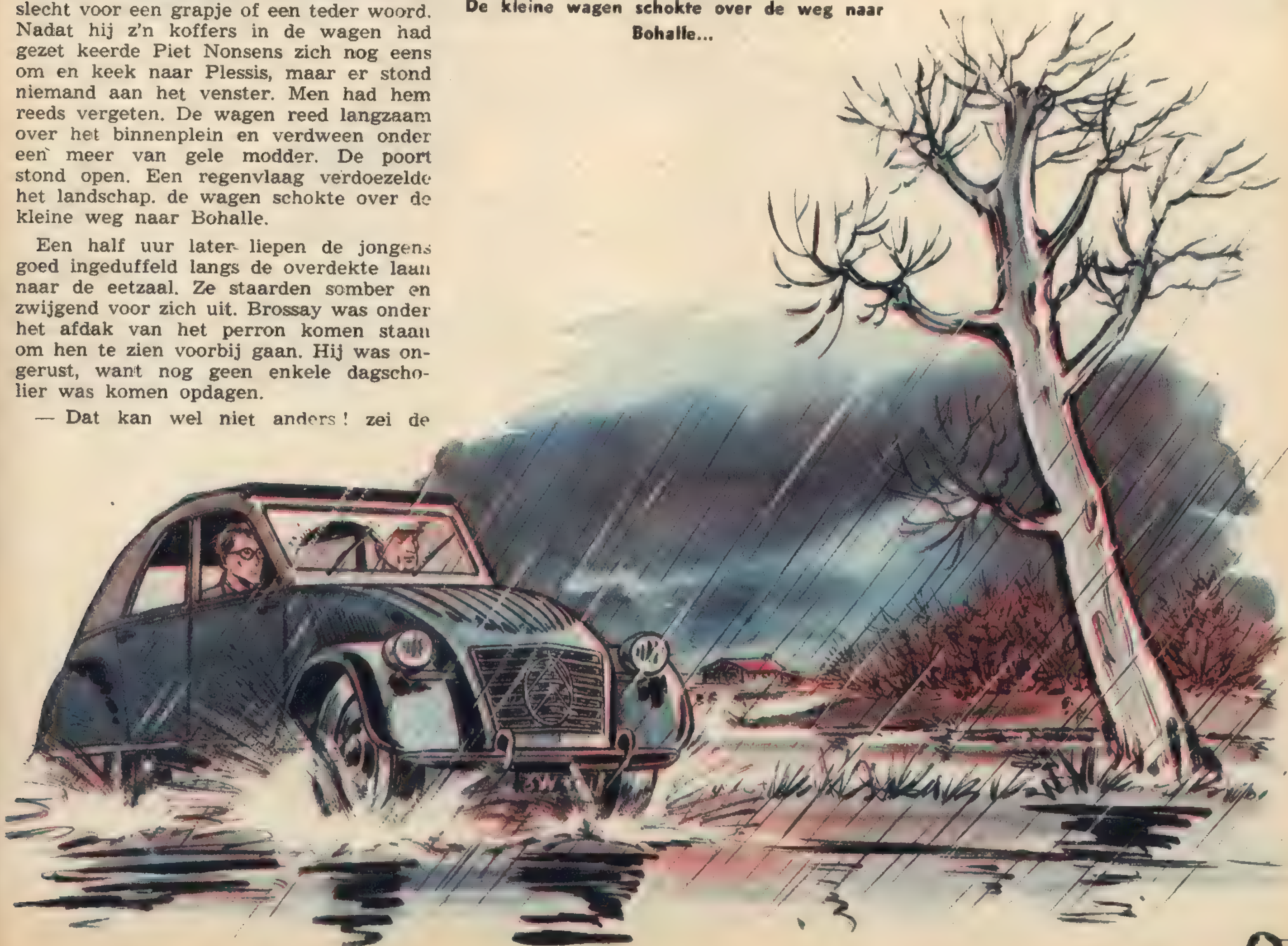
Gezien de hemel en de staat waarin de wegen verkeerden was die vraag wel misplaatst.

— Wil je dan al zwemmend vertrekken ? vroeg Brossay bars.

Piet Nonsens trachtte te glimlachen om te verbergen hoe verveeld hij zelf met de zaak was. Hij zei echter niets.

— Blijf hier, we zullen wel zien wat er verder gebeurt ! vervolgde Brossay onverschillig.

(wordt voortgezet)



De kleine wagen schokte over de weg naar Bohalle...

HET AVONTUUR VAN DE HEER VAN CHIMAY

SCENARIO: YVES DUVAL
TEKENINGEN: J.L. FERNAN

HET GEBEURDE IN HET JAAR 1475 TE BRUGGE, AAN HET HOF VAN KAREL DE STOUTE, HERTOG VAN BOURGONDIË.





MET ZIJN MOOIE ECHTGENOTE MARIA DE LALAING DEED DE NIEUWE HEER VAN CHIMAY ZIJN INTREDE IN ZIJN GOEDE STEDE...

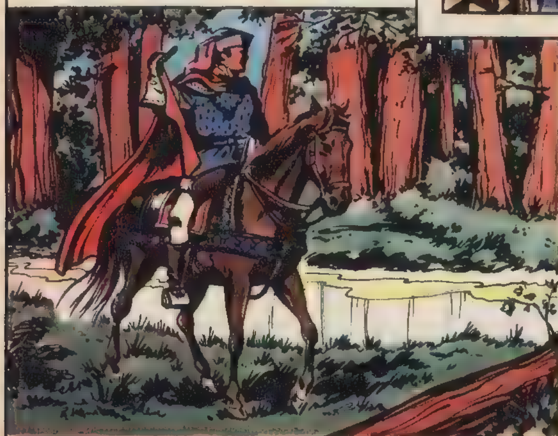








DE GRAAF SPEELDE DOLGRAAG KAART EN HIELD VAN DE JACHT...



EN OP ZEKERE DAG, AAN DE GRENS VAN ZIJN LANDGOED...






JE BENT EEN DIEF! IK ZAL JE STRAFFEN.
HEB MEDELIJ-DEN! MIJN VROUW IS ZIEK EN IK HEB ZES KINDEREN!


HOU JE KALM, VRIEND! DE GOEDE GOD HEEFT HET WILD GESCHAPEN VOOR ALWIE HONGER HEEFT!


WIE BEN JE?
JE JAAGT OP HET GRONDGEBIED VAN DE VRIJE GEMEENTE COUVIN!

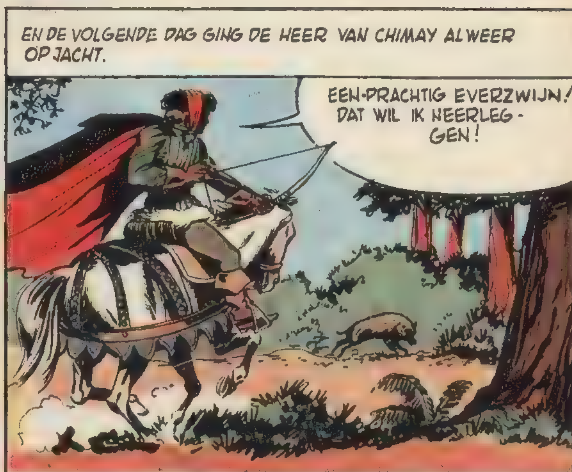

IK BEN DE HEER VAN CHIMAY...
WIJ HEBBEN MALING AAN DE HEREN!
JE RECHTSGEBIED GAAT NIET VERDER DAN TOT AAN DE BRON!


DAT IS INDERDAAD ZO, MAAR INDIEN JULLIE DIE MAN NIET MET RUST LATEN, DAN ZAL IK JULLIE STRAFFEN WANT MIJN ARM REIKT VEEL VERDER DAN JULLIE DENKEN!


EN ENKELE MINUTEN LATER...
DANK U, HEER. ZONDER UW TUSSENKOMST ZOUDEN ZE ME GEDOOD HEBBEN!
IS HET IN DIE HUT DAT JULLIE WONEN?


EN DAT IS PIETER, DE JONGSTE.
HIJ ZIET ER STERK EN GEZOND UIT!


NEEM DIE BEURS VAN ME AAN... HET IS ALLES WAT IK BIJ ME HEB, MAAR IK ZAL TERUG KOMEN.
DUIZENDMAAL DANK, EDELE HEER!


EN DE VOLGENDE DAG GING DE HEER VAN CHIMAY ALWEER OP JACHT.
EEN PRACHTIG EVERZWIJN! DAT WIL IK NEERLEGGEN!


NEEN, JE ZAL NIET ONTSNAPPEN!


OEF! IK HEB HET... MET DIT VLEES KAN DE FAMILIE BAZELAIRE ZICH EEN HELE MAAND VOEDEN!


ONTKEN NIET DAT JE JAAGT OP ONS LAND!
MAAR HET EVERZWIJN KWAM UIT MIJN BOSSEN! IK HEB HET GETROFFEN! HET IS NOG EEN EIND VOORTGELOPEN EN HIER NEERGESTORT!


LELIJKE LEUGENAAR!
LOUIS! WAT DOE JE?


EN EVEN LATER...
WAAROM BEN JIJ TOCH ZO OPVLIEGEND?


EN WAT DOEN WE NOU MET DE GRAAF?
ALS WE ONS HOOFD WILLEN REDDEN, DAN MOETEN WE HEM BELETTEN TE SPREKEN... WE ZULLEN HEM IN DE VERGEETPUT VAN DE OUDE TOREN WERPEN...


EN DIE AVOND IN HET KASTEEL VAN CHIMAY.
HET PAARD VAN ONZE MEESTER KOMT ALLEEN TERUG...
ALLEMACHTIG! ER IS HEM EEN ONGELUK OVERKOMEN!


WEKENLANG WORDT ALLES AFGEZOCHT EN HEEL DE STREEK UITGEKAMD. DE GRAVIN IS WANHOPIG.
NOG STEEDS GEEN NIEUWS VAN DE MEESTER...
U MOET ZICH IN HET ONVERMIJDELIJKE SCHIKKEN...


EN INTUSSEN, VLAKBIJ DE RUINEN VAN DE OUDE TOREN VAN COUVIN...
HIJ WARE BETER DOOD GEWEEST. NU HEBBEN WE ER DE LAST VAN!
ZEG DAT NIET, BROER. DANK GOD OMDAT WE DIE MOORD NIET OP ONS GEWETEN HEBBEN!


BROOD EN WATER... ER IS DUS ALWEER EEN WEEK VOORBIJ GEGAAN...


WAAR BEN IK EN SEDERT WANNEER BEN IK HIER? GOD LAAT ME STERVEN! IK WIL NIET GEK WORDEN!


IK KRAB OP DE MUUR ALS EEN KOPPIG INSECT! 'T IS NET ALSOF IK REEDS EEN EEUWIGHEID IN DIE PUT ZIT! ER KOMT MAAR GEEN EINDE AAN!


JAREN GAAN VOORBIJ EN OP EEN MOOIE ZOMEROCHTEND...
PIETER, OVERMEESTER DIE BURCHT!
3





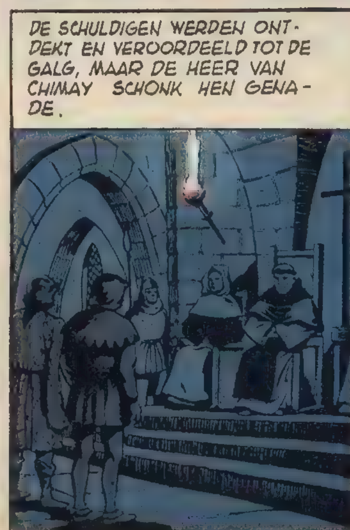














Volgende week : HET COMPLOT VAN GENERAAL MALET

TON en TINNEKE



ZO'N SNERTHOND

door Attanasio



















HALLO, HALLO, HIER LUC VARENNE !

DE TEERLING IS GEWORPEN...



DE supporters van het Belgische nationale elftal klagen steen en been omdat hun Rode Duivels niet aan de wedstrijd voor de Wereldbeker mogen deelnemen. Sinds de dag waarop ze te Brussel de Schotten tegen de Tsjechen zagen voetballen is hun wanhoop nog groter geworden ! De twee nationale elftallen traden tegen elkaar in het strijdperk en de match moest beslissen wie van de twee in aanmerking zou komen om in Chili te mogen gaan voetballen. De Tsjechen wonnen met 4 tegen 2 en hun geluk kende geen grenzen.

De Belgen vinden de slechte beurt die ze maakten tegen de Zweden en de Zwitsers zo jammer en toen ze het spel van de Britten en de Tsjechen bekeken, kregen ze de indruk dat ze in vergelijking toch niet zo slecht gespeeld hadden...

Het Belgische elftal voelt zich aangemoedigd door de successen die het behaalde tegen de Fransen en de Nederlanders en hebben daaruit de conclusie getrokken, dat hun elftal bestaande uit jonge krachten (gemiddelde leeftijd van 22 à 23 jaar) flink op weg is om een van de beste van Europa te worden.

Intussen werden ze verslagen voor de Wereldbeker, doch we vinden het reusachtig dat de moed hen niet in de voetbalschoenen zonk en dat ze zich sindsdien flink opgewerkt hebben.

Indien de Rode Duivels zo doorgaan kunnen we met overtuiging zeggen dat er een mooie toekomst voor hen weggelegd is.

ALS DE NOOD AAN DE MAN KOMT

Constant Van den Stock had begrepen dat er iets moest gedaan worden en hij zette alles op het spel om een prima team te vormen. Hij deed een beroep op de beste jonge spelers en legde het zo aan boord dat het elftal samengesteld werd enerzijds met jongens die de techniek flink onder de knie hadden en anderzijds met spelers die raak konden schoppen.

De beste spelers moesten gezocht worden bij Standard en Anderlecht en de leider van het Belgische elftal nam ze dus daar. Het resultaat van het verbond tussen de twee ploegen werd een succes. Er werden nog enkele puike voetballers zoals Baré, Vandenberg, Raskin en Storme bijgehaald en de Belgen voelden zich strijdvaardig !

En toch mogen ze niet naar Chili !

Op het ogenblik dat ze zich het sterkst voelden zouden ze de diepste nederlaag lijden.

De Belgen voelden zich té sterk en ze hadden het ongeluk de beslissende matchen zo vroeg te moeten spelen. Indien ze zoals de Fransen, de Bulgaren, de Tsjechen en de Schotten pas bij het begin van dit seizoen de wedstrijd hadden gespeeld, dan zouden de Zwitsers en de Zweden het misschien niet zo makkelijk gehad hebben en dan waren de Belgen, ik incluis, naar Santiago gevlogen !

Het Belgisch team is nog jong en vier jaar gaan vlug voorbij. Ze zullen best nog eens de kans krijgen om deel te nemen aan het wereldtornooi. Dit gebeurde niet meer sinds 1954, dus het wordt stilaan tijd dat de Belgen weer eens tonen waartoe ze in staat zijn !



HANSJE en de

Hier komt onze vriend Hans weer en natuurlijk i

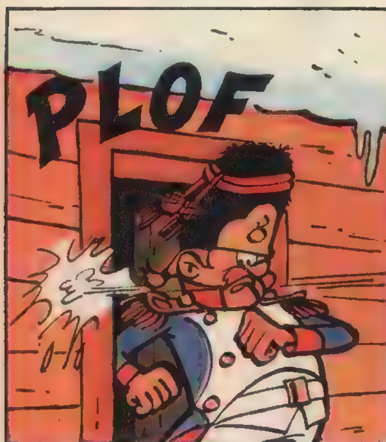




















prins van Jitomir

ezelschap van de dappere en komieke sergeant Botermans...



TEKENINGEN BERCK
SCENARIO Y. DUVAL















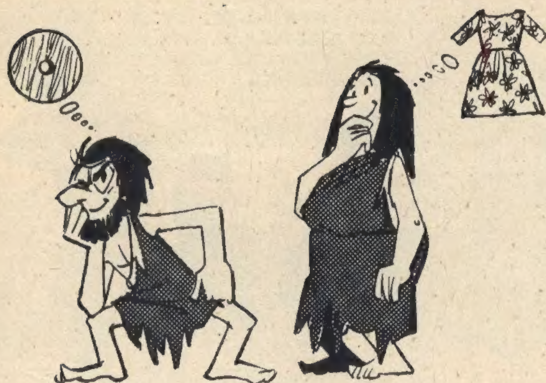




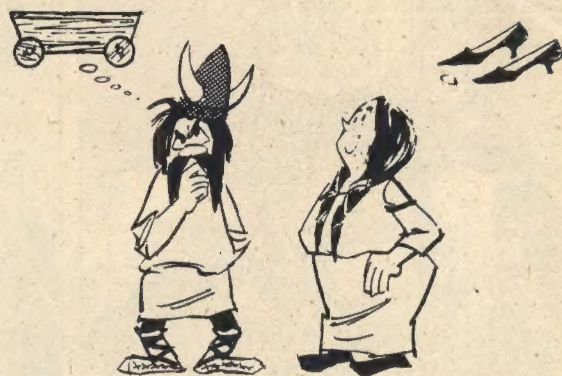


WORDT VOORTGEZET

FINAAL AKKOORD... TOTAAL AKKOORD!



- - Wat wilt ge daarmee aanvangen?...
Ik denk aan wat anders...



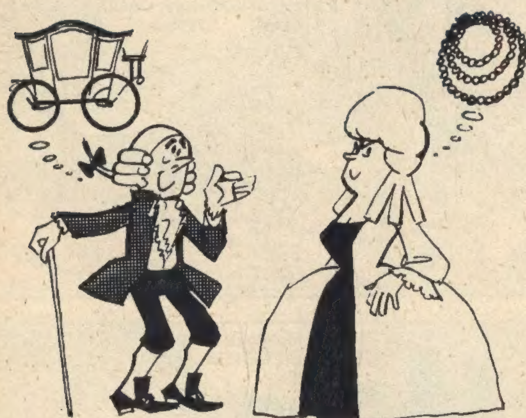
- Een kar? Niet interessant!



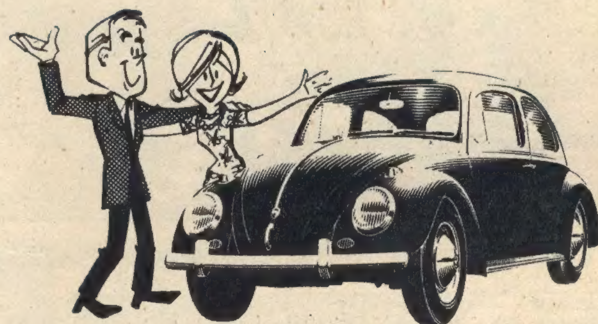
- 'k Heb het gevonden! Twee wielen volstaan en...
- Ba! Dat kan nog niet rieken aan...



- Wat zegt ge daarvan?
En dat denkt maar aan prutserijen!



- Madame, ik ga de karos uitvinden
- Waar zal ik 3000 dukaten vinden
voor mijn tierelantijntjes?



- Lieverd, ik droom van een VW 1200...
- Ik ook, schattebout! Het is de ideale wagen!

MET VOLKSWAGEN, GEEN PROBLEMEN!



ANCIENS ÉTABLISSEMENTS D'IETEREN FRÈRES N.V.

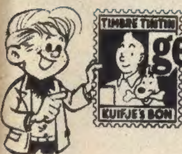
SPEEL MET ONS MEE

OPLOSSINGEN

1.
11 tweevoeters of -potigen.
6 vierpotigen.
1 duizendpoot.

2.
a) De drie Musketiers
b) De vijf zintuigen
c) De tien geboden
d) De zeven wijzen
e) De twaalftafelen wetgeving
f) Het Tweestromenland.

3.
a) een voetbalelftal
b) oesters
c) Janssen en Janssens uit de avonturen van Kuifje
d) een groep van zeven padvinders.



geschenken van de KUIFJE'S BON

De Aardrijkskunde in kleurenfoto's :
België : Deel I : 9 reeksen van 10 chromo's
Deel II : 8 reeksen
Europa : Deel I : 10 reeksen
Deel II : 10 reeksen
Deel III : 10 reeksen
Per reeks : 50 punten.

De Geschiedenis van de wereld :
Deel I : 11 reeks. v. 15 chrom.
Deel II : 11 reeks.
Deel III : 11 reeks.
Per reeks : 50 punten.

De KUIFJE'S Chromo's :
Vliegtuigen I : 10 reeksen.
Vliegtuigen II : 10 reeksen.
Luchtschepen : 6 reeksen.
Automobiel : 10 reeksen.
Zeevaart I : 10 reeksen.
Per reeks v. 6 chromo's : 100 p.

De Meesterwerken van de Schilderkunst :
18 reeksen van kleurenreproducties : per reeks 200 p.

De KUIFJE'S portefeuille 200 p.
De puzzle op hout 500 p.
Mascotte Bobbie 300 p.
Kleuralbum 100 p.
Abonnement van 5 nummers op het weekblad KUIFJE 500 p.

ALBUMS :
Vliegtuigen I en II - Automobiel - Zeevaart :
Getoil. : 60 F. Gekart. : 50 F.
De Aardrijkskunde in kleurenfoto's : België I en II - Europa I, II, III en IV :
Per album : 29 F.

De Geschiedenis van de Wereld :
Deel I, II en III : 29 F.
De Meesterwerken van de Schilderkunst : Deel I en II : 29 F.

Stuur je punten naar de KUIFJE'S BON, P.H. Spaaklaan 1-11, Brussel. 7, of ruil ze in de KUIFJE'S winkel, zelfde adres. Je kan ze ook ruilen in de warenhuizen A L'INNOVATION.

Het weekblad « KUIFJE » : 17e jaargang ; Lombard Uitgaven, P.H.-Spaaklaan, 1-11 Brussel 7. — P.C.R. 1909.16
Uit.-Dir. : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel 16.
Heliodruk : N.V. PERIODICA.

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7.— per kwartaal
KUIFJE - HOLLAND : Doklaan, 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTSTARIEF

	België	*Nederland*	*Canada*	*Buitenland*
3 maanden	120.— F.	f 7.—	$ 2,75	130.— F.
6 maanden	230.— F.	f 14.—	$ 5,50	260.— F.
1 jaar	450.— F.	f 28.—	$ 10.—	520.— F.

PUBLICITEIT publi art* 22.56.00

DE JUWELEN VAN BIANCA CASTAFIORE

DE AVONTUREN VAN KUIFJE EN BOBBIE

DOOR HERGÉ

Ieder belgerinkel is een bedreiging voor Molensloot en de rust van de kapitein...









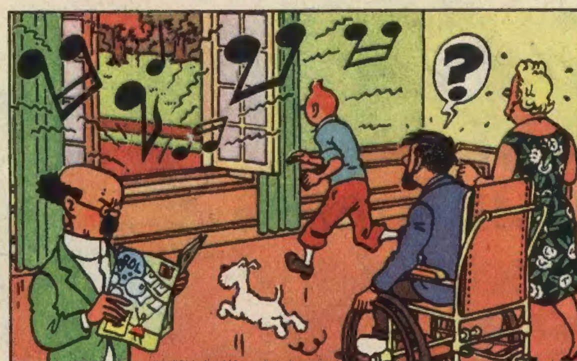
















29

WORDT VOORTGEZET